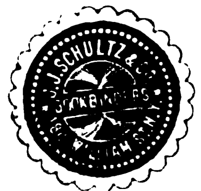
Lindell T. Bates


STANFORD UNIVERSITY
LIBRARY
The Law School


J.J. SCHULTZ & CO.
BOOKBINDERS

F
A
Q

LE DROIT INTERNATIONAL
THÉORIQUE ET PRATIQUE

PRÉCÉDÉ D'UN EXPOSÉ HISTORIQUE

DES PROGRÈS DE LA SCIENCE DU DROIT DES GENS

PAR

M. CHARLES CALVO

…É EXTRAORDINAIRE ET MINISTRE PLÉNIPOTENTIAIRE DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE
AUPRÈS DE S. M. L'EMPEREUR D'ALLEMAGNE,
ASSOCIÉ ÉTRANGER DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES MORALES ET POLITIQUES
DE L'INSTITUT DE FRANCE,
MEMBRE D'HONNEUR DE L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL,
DE L'ACADÉMIE ROYALE D'HISTOIRE DE MADRID, ETC.

CINQUIÈME ÉDITION

Revue et complétée par un Supplément

TOME V

PARIS

Librairie nouvelle de Droit et de Jurisprudence

Arthur ROUSSEAU, Éditeur

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1896

LE DROIT
INTERNATIONAL
THÉORIQUE ET PRATIQUE

LE DROIT
INTERNATIONAL
THÉORIQUE ET PRATIQUE

PRÉCÉDÉ D'UN EXPOSÉ HISTORIQUE

DES PROGRÈS DE LA SCIENCE DU DROIT DES GENS

PAR

M. CHARLES CALVO

ENVOYÉ EXTRAORDINAIRE ET MINISTRE PLÉNIPOTENTIAIRE DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE
AUPRÈS DE S. M. L'EMPEREUR D'ALLEMAGNE,
ASSOCIÉ ÉTRANGER DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES MORALES ET POLITIQUES
DE L'INSTITUT DE FRANCE,
MEMBRE D'HONNEUR DE L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL,
DE L'ACADÉMIE ROYALE D'HISTOIRE DE MADRID, ETC.

CINQUIÈME ÉDITION

Revue et complétée par un Supplément

TOME V

PARIS

Librairie nouvelle de Droit et de Jurisprudence

Arthur ROUSSEAU, Éditeur

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1896

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS CE VOLUME

LIVRE IV

DE LA CONTREBANDE DE GUERRE

LIVRE V

DES SIÈGES ET DES BLOCUS

SECTION I. — DES BLOCUS EFFECTIF ET DE SES EFFETS

SECTION II. — DU BLOCUS FICTIF

LIVRE VI

DROIT DE VISITE ET DE RECHERCHE

LIVRE VII

DES PRISES MARITIMES

SECTION I. — PRINCIPES GÉNÉRAUX DU DROIT DE PRISE

SECTION II. — DU JUGEMENT DES PRISES

SECTION III. — DU PARTAGE DES PRISES EN COMMUN

QUATRIÈME PARTIE

FIN DE LA GUERRE

LIVRE I

DES TRAITÉS DE PAIX

LIVRE II

DU DROIT DE POSTLIMINIE ET DU DROIT DE REPRISE

LE

DROIT INTERNATIONAL

THÉORIQUE ET PRATIQUE

LIVRE IV

DE LA CONTREBANDE DE GUERRE

§ 2708. On désigne en général sous la dénomination de contrebande de guerre les choses qui sont d'un usage particulier pour la guerre, pouvant servir directement à l'attaque ou à la défense, et dont, par conséquent, le transport à l'un des belligérants par les neutres est considéré comme un acte illicite. Nous verrons plus loin la nomenclature des objets qu'on fait communément entrer dans cette catégorie. Définition et origine.

Le mot *contrebande*, dans son sens primitif, indique quelque chose de défendu par édit ou *ban*.

La législation romaine infligeait le dernier supplice à ceux qui vendaient des armes aux barbares, et au temps des croisades, les papes interdisaient aux chrétiens, en les menaçant de proscription (*bannum*), de fournir aux Sarrasins des armes, du fer ou des bois de construction ; ils décidèrent même que les coupables pourraient être réduits en esclavage entre les mains de ceux qui les auraient surpris en flagrant délit. C'est de là que quelques auteurs ont fait dériver le mot contrebande des mots *contra* et *bandum*, corruption de *bannum*. Il y a lieu de croire cependant que le terme est d'origine italienne, *contrabbando*, attendu que le plus ancien document dans lequel on le trouve est une charte italienne datée de 1445,

où le mot latin équivalent, *contrabannum*, est employé au sujet d'un commerce prohibé par l'autorité souveraine d'un Etat à ses citoyens en temps de paix.

La notion de contrebande de guerre ne commença à se répandre et à se déterminer avec quelque précision qu'au moment où commença en Europe la formation des grandes nationalités. La Ligue hanséatique dans quelques circonstances défendit aux neutres de commercer avec ses ennemis, et dans d'autres elle maintint contre les belligérants la liberté la plus absolue dans les transactions commerciales, en l'étendant jusqu'aux articles considérés comme prohibés en temps de guerre.

Le mot de *contrebande* n'est pas employé par Grotius, dont l'ouvrage sur le *Droit de la guerre et de la paix* a eu sa première édition publiée en 1625 ; mais on le rencontre dans un traité d'alliance offensive et défensive conclu la même année (17 septembre) à Southampton entre le roi Charles I[er] d'Angleterre et les Provinces-Unies des Pays-Bas.

Du texte de ce traité, il semble résulter que le mot contrebande avait à cette époque une acception reconnue par les nations comme désignant une branche de commerce maritime qui était défendue aux marchands en temps de guerre ; on lit en effet à l'article 20 : « Toutes marchandises de contrebande, comme sont munitions de bouche et de guerre, navires, armes, voiles, cordages, or, argent, cuivre, fer, plomb et semblables, de quelque port qu'on les voudra porter en Espagne et autres pays de l'obéissance dudit roi d'Espagne et dits adhérents, seront de bonne prise avec les navires et les hommes qu'ils porteront *. »

* Cauchy, t. I, pp. 54, 55, 159, 355-358 ; t. II, pp. 63, 64, 80, 87, 88, 183, 184, 188, 189, 272, 291 ; Gessner, pp. 70 et seq.; Heffter, §§ 158, 159 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 69 et seq. ; Hautefeuille, *Hist.*, tit. I, p. 68 ; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. I, § 5 ; Vattel, *Le droit*, liv. III, ch. VII, § 112 ; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. X ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 24 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 138 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 228 ; Twiss, *War*, §§ 121 et seq.; Martens, *Précis*, § 315 ; Klüber, *Droit*, § 288 ; Bluntschli, § 801 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 175, 176 ; Massé, t. I, § 195 ; Pistoye et Duverdy, *Traité*, liv. I, tit. 6, ch. II, sect. 3 ; Fiore, t. II, p. 436 ; Manning, p. 281 ; Wildman, v. II, p. 210 ; Halleck, ch. XXIV, § 1 ; Jouffroy, pp. 102 et seq.; Lampredi, pte. 1, § 7 ; Pando, p. 486 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 4 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XV ; Garden, *Traité*, t. II, pp. 438 et seq.; Steck, *Essais*, pp. 68 et seq.; Nau, *Volkerseerecht*, §§ 153 et seq.; Vergé, *Précis de Martens*, t. II, pp. 321-323 ; Boeck, *Propriété privée*, §§ 606 et seq.; Hall, *International law*, §§ 236 et seq.; Pevels, *Droit maritime*, pp. 271 et seq.; Testa, *Droit maritime*, pp. 201 et seq.

Opinion des publicistes anciens et modernes.

§ 2709. Le développement de cette partie du droit international s'est opéré si lentement que les publicistes du dix-septième siècle n'ont établi que des principes généraux d'une portée assez limitée.

Hautefeuille divise en trois classes les publicistes qui ont écrit sur la contrebande de guerre, savoir : 1° ceux qui se sont guidés d'après les principes du droit naturel; 2° ceux qui ont plus ou moins étendu ces principes ; 3° enfin ceux qui admettent des marchandises douteuses et susceptibles suivant les circonstances, de devenir contrebande de guerre. Cette classification a été adoptée par Pradier-Fodéré dans son édition de *Grotius.* Sans méconnaître les fondements rationnels sur lesquels il s'appuie, nous préférons suivre la méthode chronologique, qui a surtout l'avantage de montrer comment les publicistes ont successivement précisé et mieux défini la notion de la contrebande de guerre.

Gentilis.

Gentilis, dans son livre *De jure belli*, qu'il publia en 1583, dit : *Est æquo æquius et favorabili favorabilius et utili utilius. Lucrum hi commerciorum sibi perire nolunt. Illi nolunt quid fieri quod contra salutem suam est. Jus commerciorum æquum est, ac hoc æquius tuendæ salutis; est illud gentium jus, hoc naturæ est ; est illud privatorum, hoc regnorum.* (Il est quelque chose de plus équitable que ce qui est équitable, qui mérite plus d'être favorisé que ce qui le mérite, et de plus utile que ce qui est utile. Ceux-ci ne veulent pas perdre le gain du commerce ; ceux-là ne veulent pas qu'on fasse quelque chose qui soit contre leur salut. Le droit du commerce est équitable ; mais le droit de défendre son salut l'est davantage; le premier est un droit des gens, le second, un droit de nature ; l'un est un droit des particuliers, l'autre un droit des Etats.) Ces paroles offrent une contradiction évidente entre le droit naturel et le droit des gens. D'un autre côté, voir dans le commerce de la contrebande de guerre, comme le fait sentir Gentilis, un droit appartenant exclusivement aux combattants, c'est, en définitive, sanctionner les actes arbitraires les plus exorbitants et les abus les plus inqualifiables.

Grotius.

La doctrine soutenue par Grotius n'a pas été moins défavorable au commerce neutre ; elle divise les articles qui peuvent être l'objet de ce genre de trafic en trois groupes : le premier comprend ceux qui servent directement et immédiatement à la guerre, tels que les armes ; le second ceux qui ne peuvent pas être employés à cet usage ; et le troisième, ceux d'une nature douteuse ou mixte, c'est-à-dire dont l'utilité et l'emploi dépendent de la volonté

de leur possesseur, tels que l'argent, les vivres, les navires, etc. Les deux premiers groupes ne sauraient soulever de doute et ne comportent dès lors aucune discussion ; en effet, les articles compris dans le premier constituent forcément la contrebande aussitôt que les hostilités sont déclarées, tandis que ceux qu'embrasse le second n'en font pas partie, puisqu'on les désigne dès le principe comme n'ayant aucune utilité pour la lutte. Mais la question est plus délicate quant aux articles qui forment le troisième groupe ; pour la résoudre, il faut se guider d'après l'état de guerre. « Si, dit Grotius, je ne puis me défendre qu'en interceptant les choses envoyées à mon ennemi, la nécessité me donnera le droit de le faire, mais sous la charge de restitution, à moins qu'une autre cause ne survienne. »

Cette doctrine a été vivement critiquée par Gessner et par Hautefeuille ; ce dernier lui reproche de n'avoir pour fondement qu'une prétendue loi de la nécessité qui ne justifie rien et de confondre arbitrairement les règles de la contrebande de guerre et celles du blocus. Halleck trouve que la doctrine et la classification de Grotius, au lieu d'écarter les difficultés en créent de nouvelles, puisqu'elles ne déterminent avec précision ni les effets qui appartiennent à chacun des trois groupes, ni les circonstances qui les rendent passibles de saisie et de confiscation.

Bynkershoek. Bynkershoek a réfuté la classification adoptée par Grotius, en posant comme principe général, déduit des stipulations conventionnelles conclues par les Pays-Bas, que les armes et les munitions de guerre constituent seules la véritable contrebande, et que les édits en sens contraire étaient en si petit nombre qu'il ne fallait y voir qu'une exception confirmant la règle. Cependant par une de ces contradictions si fréquentes chez les écrivains de son temps, le même auteur trouvait tout naturel que les Etats Généraux, dans le but de nuire à la Suède, eussent prohibé le trafic d'articles ne pouvant servir directement à la guerre et assimilé à la contrebande les munitions navales toutes les fois qu'il y avait lieu de supposer l'ennemi dans un dénuement tel qu'il eût un pressant besoin de renouveler ses approvisionnements pour pouvoir continuer la guerre.

Heineccius. Heineccius, un des contemporains de Bynkershoek, veut que la prohibition tant discutée ne porte que sur les canons, les armes de toute espèce, la poudre, les cordages, les voiles, les apparaux maritimes, les céréales, le sel, le vin, l'huile et toutes les provisions de bouche.

Vattel adopte l'ensemble de cette énumération, en en exceptant les vivres, dont il n'admet la prohibition que dans le cas où il n'y a pas d'autre moyen de réduire l'ennemi. Vattel.

Valin, se guidant d'après l'ordonnance de la marine de 1681, classe parmi la contrebande les armes, les munitions et les équipements militaires ; il rappelle que dans la guerre de 1700 la France ajouta le goudron à ces articles, en juste représaille de la conduite observée par ses ennemis. Valin.

Si les publicistes modernes n'offrent pas dans leurs écrits une plus grande uniformité sur cette matière, ils ont en revanche l'avantage d'avoir discuté la question avec plus d'ampleur, non seulement dans ses rapports avec les belligérants, mais encore au point de vue des intérêts des neutres. Cocceius.

Pour cette question spéciale, Cocceius marque, on peut le dire, la ligne de séparation entre les auteurs anciens et les modernes. Faisant vivement ressortir les contradictions dans lesquelles ses prédécesseurs sont tombés, il soutient que le droit international ne pose pas de limites au commerce des neutres et il arrive ainsi à nier d'une manière absolue que la notion de la contrebande de guerre soit du ressort de la loi des nations. Sans contester que le belligérant puisse prohiber l'entrée de vivres ou de munitions dans des ports bloqués, il faut bien reconnaître qu'il n'existe pas de corrélation directe et nécessaire entre cette prohibition et le point en discussion, l'une et l'autre ayant pour base des principes distincts.

Se plaçant à cet égard au même point de vue, Lampredi dit que le souverain neutre a seul qualité pour restreindre le commerce de ses sujets, mais que, par contre, les Etats belligérants ont, de leur côté, en vertu du droit de légitime défense, la faculté de mettre obstacle à tout ce qui peut faciliter à leur adversaire le moyen de poursuivre la lutte ; c'est au moyen de stipulations conventionnelles qu'on doit fixer les limites vraies dans lesquelles on entend que continuent les transactions commerciales avec l'ennemi. Lampredi.

Galiani prétend faire dériver d'un principe d'équité la notion de la contrebande de guerre. « Ce n'est jamais, dit-il, un devoir rigoureux pour les neutres de s'abstenir de procurer des armes et des munitions aux autres à moins qu'ils ne s'y soient formellement engagés par un traité. Ainsi, lorsqu'une nation renonce aux avantages de son commerce en faveur d'une autre, c'est toujours par principe d'équité, mais non par l'effet d'une obligation Galiani.

indispensable. En tout cas, les belligérants sont tenus, au début de la guerre, de notifier aux neutres qu'ils désirent que certaines marchandises ne soient pas fournies à leurs ennemis. Cette notification une fois faite, les neutres sont, dans la règle, obligés de l'observer; ils en sont dispensés toutefois lorsque les articles prohibés sont au nombre des produits principaux de leur pays. Lorsque la fourniture d'une certaine marchandise, par exemple de soufre, de salpêtre, de fer, de bois de construction, constitue un des revenus principaux d'une nation neutre, le commerce de cet article ne peut lui être interdit. »

Ainsi Galiani, en dernière analyse, aboutit aux mêmes conclusions que son compatriote Lampredi, c'est-à-dire à une théorie de contrebande purement conventionnelle, qui, du reste, ne paraît pas avoir été sanctionnée par la pratique générale des Etats modernes.

Jouffroy. Jouffroy, après avoir établi comme règle pratique qu'on doit comprendre dans le commerce illicite tous les articles absolument indispensables à l'attaque ou à la défense, les divise en six catégories : 1° armes de toute espèce; 2° effets nécessaires à l'usage de la guerre; 3° vêtements des troupes; 4° navires de guerre construits et armés dans des ports neutres pour le service d'un belligérant; 5° munitions navales destinées à la construction, à l'équipement et à la réparation des navires; 6° comestibles constituant l'alimentation habituelle des équipages, et bêtes de somme destinées aux ports ou aux arsenaux de la marine militaire.

Wheaton. Wheaton n'a guère fait que s'approprier les idées générales émises par Sir W. Scott, en constatant la difficulté qu'il y a de formuler en cette matière un principe absolu propre à concilier les opinions divergentes des auteurs avec les règles consacrées soit par les tribunaux de prises, soit par les stipulations conventionnelles. Au milieu des hésitations qui marquent l'expression de sa pensée, on devine pourtant chez Wheaton une tendance à exclure des articles confiscables les vivres et les articles susceptibles d'être utilisés en temps de guerre comme en temps de paix.

Ortolan. Ortolan pense que les armes et les instruments militaires, ainsi que les munitions indispensables pour faire la guerre, sont les seuls objets qui puissent être considérés comme contrebande de guerre, mais tout ce que peut faire le belligérant quant aux objets qui ont une application double, c'est de les assimiler aux précédents dans les circonstances douteuses, c'est-à-dire quand

ils ont réellement un caractère suspect. En ce qui concerne les vivres et les autres articles de première nécessité, il n'admet pas qu'en dehors des cas de blocus on en frappe le trafic de gênes ou de prohibitions, parce qu'il leur attribue, non sans raison, un caractère intrinsèquement inoffensif. Du reste, dans un sentiment qui fait honneur à sa loyauté et à sa bonne foi, Ortolan convient en terminant que la nature des articles compris dans le premier groupe de sa classification peut varier à raison des progrès qui s'opèrent chaque jour dans l'art militaire et dans les constructions navales.

Hautefeuille. Hautefeuille admet également que la matière ne comporte pas de règle absolue. « Je crois, dit-il, pouvoir poser comme principe que la restriction apportée par la guerre à la liberté absolue du commerce neutre en ce qui concerne les objets compris sous le nom de contrebande de guerre est un devoir imposé aux peuples pacifiques par la loi primitive et non un droit du belligérant, un droit né de la guerre et de la nécessité de sa propre conservation; que par conséquent le belligérant, n'ayant aucun droit positif à exercer, ne peut jamais chercher à rendre la restriction plus onéreuse aux nations neutres ; qu'il ne peut ranger dans la classe des objets prohibés telle ou telle denrée dont il veut priver son ennemi, en un mot élargir ou rétrécir le cercle de la restriction. Le seul droit que possède le belligérant contre le neutre qui n'accomplit pas ce devoir, c'est de lui déclarer la guerre, de le regarder comme un ennemi et de le traiter comme tel. » Mais lorsqu'il se place sur le terrain de la pratique, Hautefeuille est forcé de reconnaître que les circonstances peuvent faire attribuer un caractère hostile à certaines branches du commerce des neutres.

D'après cette manière d'apprécier la question, il arrive à la conclusion que « toutes les denrées placées par Grotius dans la troisième classe, c'est-à-dire celui d'un usage douteux (*usus ancipitis*), qui ont par conséquent une utilité dans la paix et dans la guerre, ne peuvent dans aucun cas être considérées comme contrebande. La prohibition ne peut frapper que sur les armes et les munitions de guerre actuellement fabriquées, propres immédiatement, et sans subir aucune préparation, aucune transformation par l'industrie humaine, à être employées aux usages de la guerre, uniquement destinées à ces usages et ne pouvant recevoir aucune autre destination. » Il présente comme modèle l'énumération contenue dans le traité du 6 février 1778 entre la France et les États-Unis, en en retranchant seulement les chevaux et le salpêtre. Sous le nom de contrebande ou de marchandises prohibées doivent être compris

les armes, les canons, les bombes avec leurs fusées et autres choses y relatives, les boulets, la poudre à tirer, les mèches, les piques, les épées, les lances, les dards, les hallebardes, les mortiers, les pétards, les grenades, les fusils, les balles, les boucliers, les casques, les cuirasses, les cottes de maille et autres objets de cette espèce propres à armer les soldats, les porte-mousqueton, les baudriers et tous autres instruments de guerre quelconques. Presque tous les traités conclus récemment par la France et ceux que les États-Unis ont signés avec les autres États de l'Amérique reproduisent exactement la même énumération et se terminent par cette phrase, qui peut être regardée comme le résumé de la doctrine énoncée : « *Et généralement toute espèce d'armes et d'instruments en fer, acier, bronze, cuivre ou autres matières quelconques, manufacturés, préparés et fabriqués expressément pour faire la guerre sur mer ou sur terre* ».

Phillimore.

Les publicistes anglais ont généralement fait reposer la notion de la contrebande de guerre sur les devoirs inhérents à la neutralité. Phillimore, par exemple, s'appuyant sur la sentence d'un tribunal des États-Unis contre un navire espagnol, soutient que les matériaux propres aux constructions navales ont le caractère distinctif des articles de contrebande. Il avoue pourtant qu'en étudiant la question d'après la teneur des traités publics, il n'est pas possible d'arriver à une solution précise. « La même nation, dit-il, qui dans un traité leur attribue ce caractère les en exempte dans un autre. » En définitive, se plaçant au point de vue anglais, il penche pour la doctrine américaine et met sur la même ligne les chevaux et la houille, qu'il rend confiscables en raison soit de leur quantité, soit de leur destination.

Dana.

Dana, dans ses commentaires sur les *Éléments du droit international* de Wheaton, a surtout envisagé cette question au point de vue pratique : ainsi, après avoir exprimé son adhésion au principe qu'il est juste de limiter dans une certaine mesure les transactions commerciales entre belligérants et neutres, il fait ressortir les difficultés qui se présentent pour définir avec précision les objets sur lesquels les restrictions peuvent porter.

Pinheiro Ferreira.

Pinheiro Ferreira fait observer qu'en général on ne saurait qualifier de contrebande de guerre que les objets exclusivement employés dans l'art de la guerre, mais qu'il est loisible à toute puissance belligérante de déclarer tels ceux dont elle est sûre que la privation amènera l'ennemi à faire la paix, ou ceux dont elle a les moyens de lui couper l'approvisionnement. Du moment que l'une

de ces deux conditions manque, il serait absurde de prétendre que les nations neutres doivent s'abstenir d'en faire le commerce avec l'ennemi ; mais toutes les fois que les deux conditions se trouvent réunies, on ne saurait contester au belligérant qui peut les invoquer en sa faveur le droit d'empêcher qu'on procure à son ennemi des articles hostiles à ses intérêts. Ainsi, si ces objets rencontrés par les forces de l'un des belligérants appartiennent à l'autre et sont de nature à lui fournir les moyens d'alimenter la guerre, il est évident que le premier de ces belligérants a le droit de s'en emparer.

Cependant, si ces objets, destinés même à l'usage de l'ennemi, appartiennent soit à des nations neutres, soit à des nationaux de l'autre belligérant, on peut les empêcher d'arriver à leur destination, mais non les saisir ; car, dans ce dernier cas, ce serait appliquer une punition là où il n'y a pas de délit *.

A. Desjardins admet la division en deux classes, établie par Heffter, des marchandises qui peuvent être réputées articles de contrebande, la première comprenant les objets qui servent exclusivement à la guerre ; la seconde, ceux qui, servant à la guerre, peuvent aussi servir à la paix. A. Desjardins.

Dans la première classe, A. Desjardins fait rentrer, outre les armes et les munitions de guerre, « tous les articles de pyrotechnie militaire, même le soufre et le salpêtre qu'il suffit de combiner pour en faire des munitions, » ainsi que tous les objets confectionnés de campement, d'équipement et de harnachement militaire.

Quant aux objets appartenant à la seconde classe, pour qu'on puisse les regarder comme articles de contrebande, il faut avant tout qu'ils s'approprient à un usage spécial et tout militaire.

Contrairement à l'opinion de Grotius et des anciens publicistes, A. Desjardins excepte de cette catégorie les objets qui sont néces-

* Gentilis, *De jure belli*, lib. I, cap. xxi ; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. i, § 5 ; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. x ; Heineccius, *De navibus*, cap. i, § 14 ; Vattel, *Le droit*, liv. III, ch. vii, § 112 ; Valin, *Traité*, ch. v, sect. 6, §§ 1-3 ; Cocceius, *De jure belli*, § 6 ; Lampredi, *Du commerce*, t. I, ch. i, § 4 ; Jouffroy, pp. 114, 133-139 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. iii, § 24 ; Ortolan, *Règles*, t. II, liv. III, ch. vi, pp. 182 et seq. ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 71 et seq., 81 et seq.; Phillimore, *Com.*, v. III, pte. 10, ch. i ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 226 ; Gessner, pp. 72 et seq.; Halleck, ch. xxiv, §§ 14, 15 ; Pradier-Fodéré, *Vattel*, t. II, pp. 458-461 ; Martens, *Précis*, t. II, p. 331 ; Boeck, *Propriété privée ennemie*, § 656 ; Desjardins, *Les derniers progrès du Droit international*, *Revue des Deux-Mondes*, 15 janvier 1882, p. 350 ; Nys, *La guerre maritime*, pp. 35-49 ; et Rolin, *Rapport à l'Institut de Droit int. Revue de Droit int.*, 1875, p. 603.

saires à la vie des hommes et qui sont, en tout temps, destinés à satisfaire les mêmes besoins, comme le blé, la farine et les autres substances alimentaires. Il y range par contre, conformément au traité d'Utrecht en 1713 et à d'autres, les matières nécessaires à la fabrication des armes et les munitions navales (bois de construction, fer brut, cuivre en feuilles, poix, résine, etc.) (1).

Testa. Testa fait observer que la difficulté de définir la contrebande vient moins de la classification positive des articles qui la constituent, que de la classification négative à laquelle ils donnent lieu. Elle est principalement due à ce que beaucoup d'objets sont de nature pour ainsi dire mixte, pouvant constituer des matières applicables aussi bien à la guerre qu'aux industries pacifiques. En étendant trop loin la notion de contrebande, on entraverait la liberté du commerce et léserait les intérêts des neutres ; en la restreignant trop, on compromet les droits des belligérants. Pour résoudre ces difficultés, il faut s'inspirer non seulement du droit primitif, mais aussi du droit secondaire, c'est-à-dire du droit conventionnel.

Perels. Perels entend par contrebande de guerre dans le sens étendu de ce terme, l'entrée ou la sortie de marchandises prohibées ou bien les marchandises elles-mêmes, importées ou exportées malgré une défense formelle. La notion de contrebande de guerre se déduit des principes du droit des gens. Dans le sens restreint, la contrebande embrasse les objets qu'il est défendu d'apporter à l'ennemi. Or ces objets varient beaucoup. Donc on ne peut donner de définition de la contrebande qui comprenne toutes les applications qu'on en a faites.

Boeck. Suivant Boeck, le transport de contrebande, qu'il émane d'un neutre ou d'un ennemi est un acte d'immixtion que le belligérant peut interdire. Mais on ne saurait prohiber que le commerce qui a trait directement à la guerre, c'est-à-dire le commerce d'objets fabriqués en vue de la guerre. C'est donc à la nature des objets qu'il faut s'attacher. Il n'y a qu'une contrebande relative et pas de contrebande absolue.

Hall. Hall enfin admet qu'on ne saurait dénier aux belligérants le droit de prohiber le commerce d'objets pouvant être utilisés pour la poursuite des hostilités ; mais pour ce qui est de la liste des objets prohibés, on n'a pu s'entendre jusqu'ici que sur un très petit

(1) Heffter, § 160 ; A. Desjardins, *Droit comm. marit.*, t. I, pp. 55 et seq.

nombre d'articles. Mais en tout cas, la contrebande ne saurait être limitée aux munitions de guerre *.

§ 2710. En étudiant les uns après les autres, comme nous venons de le faire, les auteurs anciens et les auteurs modernes qui ont traité ce sujet, on trouve une telle divergence d'opinion qu'il faut renoncer à dégager de leurs théories et de leurs systèmes des principes fixes et certains. Examinons si l'accord ne se rencontrerait pas en transportant la question dans la sphère du droit conventionnel.

La contrebande de guerre selon le droit conventionnel.

§ 2711. Le traité des Pyrénées, conclu le 7 novembre 1659 (1) entre la France et l'Espagne, stipule par son article 12 l'interdiction de « toutes sortes d'armes à feu et autres assortiments d'icelles, comme canons, mousquets, mortiers, pétards, bombes, grenades, saucisses, cercles poissés, affûts, fourchettes, bandoulières, poudres, mèches, salpêtre, balles, piques, épées, morions, casques, cuirasses, hallebardes, javelines, chevaux, selles de cheval, fourreaux de pistolet, baudriers et autres assortiments servant à l'usage de la guerre »; tandis que l'article 13 déclare de libre commerce « toutes les autres denrées, même tout ce qui appartient à la nourriture et sustentation de la vie ».

Traité des Pyrénées. 1659.

Avant ce traité, un grand nombre d'autres avaient déjà adopté le principe de la limitation de la contrebande de guerre aux armes et aux munitions ; nous citerons entre autres ceux du 18 avril 1646 (2) entre la France et les Provinces-Unies des Pays-Bas ; du 1[er] septembre 1647 (3) entre l'Espagne et les Villes Hanséatiques ; du 17 décembre 1650 (4) entre l'Espagne et les Provinces-Unies ; du 5 avril 1654 (5) entre l'Angleterre et la Hollande ; du 11 avril 1654 (6) entre l'Angleterre et la Suède ; du 10 mai 1655 (7) entre la France et les Villes Hanséatiques ; et du 3 novembre 1655 entre la France et la Grande-Bretagne.

Nous trouvons également le même principe inscrit dans plusieurs traités postérieurs à celui des Pyrénées, notamment dans les traités de 1661 entre l'Angleterre et la Suède (article 11) ; du 27 avril 1662 entre la France et les Provinces-Unies (articles 27 et 28); du

* Testa, *Droit maritime*, pp. 201 et seq. ; Perels, *Droit maritime*, pp. 271 et seq. ; Hall, *International law*, pp. 564 et seq.

(1) Dumont, t. VI, pte. 2, p. 264 ; *Savoie*, t. II, p. 1 ; Léonard, t. IV.

(2) Dumont, t. VI, pte. 1, p. 342.

(3) Dumont, t. VI, pte. 1, p. 403.

(4) Dumont, t. VI, pte. 1, p. 570.

(5) Dumont, t. VI, pte. 2, p. 74.

(6) Hertslet, v. II, p. 310 ; Dumont, t. VI, pte. 2, p. 80.

(7) Dumont, t. VI, pte. 2, p. 103 ; Léonard, t. III.

17 février 1668 (1), du 1er décembre 1674 (2) et du 8 mars 1675 (3) entre l'Angleterre et les Provinces-Unies ; du 24 février 1677 (4) entre la France et l'Angleterre ; et le traité de Nimègue, conclu le 24 septembre 1678 (5) entre la France et les Provinces-Unies.

Traités d'Utrecht. 1713.

§ 2712. La convention commerciale signée à Utrecht le même jour que les traités politiques, 11 avril 1713 (6), par la France, l'Espagne, l'Angleterre et la Hollande, et à laquelle Venise, et la Prusse accédèrent, reproduit presque littéralement le premier de ces articles et classe ensuite (article 20) parmi les objets d'un usage commun à la paix et à la guerre les métaux précieux monnayés ou en lingots, les substances alimentaires, les tissus, les métaux ordinaires, le charbon et toutes les matières premières propres à la construction, au radoub ou à l'armement des navires. Il n'y a que très peu de traités qui donnent une plus grande extension à la notion de contrebande de guerre.

Différents autres traités. 1716-1766.

§ 2713. Pour le point particulier qui nous occupe, les traités d'Utrecht ont servi de base et en quelque sorte de type aux traités conclus en 1716 (7) entre la France et les Villes Hanséatiques, en 1720 (8) entre l'Angleterre et la Suède, et en 1766 (9) entre l'Angleterre et la Russie, dont les clauses relatives à la contrebande de guerre sont calquées sur celles adoptées en 1713. La plupart des traités postérieurs, à l'exception de ceux auxquels la Grande-Bretagne a pris part et qui gardent à cet égard le silence le plus absolu, consacrent les mêmes règles (10). Mais si ces anciens traités

(1) Dumont, t. VII, pte. 1, p. 74.
(2) Dumont, t. VII, pte. 1, p. 282.
(3) Dumont, t. VII, pte. 1, p. 288.
(4) Dumont, t. VII, pte. 1, p. 327 ; Léonard, t. V.
(5) Dumont, t. VII, pte. 1, p. 357 ; Léonard, t. V.
(6) Dumont, t. VIII, pte. 1, pp. 345, 362, 377, 409 ; Hertslet, v. II, p. 204 ; *Savoie*, t. II, p. 281 ; Cantillo, p. 127.
(7) Dumont, t. VIII, pte. 1, p. 478.
(8) Dumont, t. VIII, pte. 2, p. 18.
(9) Martens, 1re édit., t. I, p. 141 ; 2e édit., t. I, p. 390 ; Wenck, t. III, p. 572.
(10) Voyez les traités de 1782 (Martens, 1re édit., t. II, p. 242 ; 2e édit., t. III, p. 426 ; Elliot, v. I, p. 134) entre la Hollande et les Etats-Unis ; de la même année entre la Russie et le Danemark (Martens, 1re édit., t. II, p. 284 ; 2e édit., t. III, p. 468) ; de 1783 entre la Suède et les Etats-Unis (Elliot, v. I, p. 168 ; Martens, 1re édit., t. II, p. 328 ; t. VII, p. 52 ; 2e édit., t. III, p. 565) ; de 1787 entre la France et la Russie (De Clercq, t. I, p. 171 ; Martens, 1re édit., t. III, p. 1 ; 2e édit., t. IV, p. 196) ; de 1795 entre l'Espagne et les Etats-Unis (Calvo, t. IV, p. 113 ; Elliot, v. I, p. 390 ; Cantillo, p. 665 ; *State papers*, v. VIII, p. 540 ; Martens, 1re édit.,

limitent généralement la prohibition aux armes et aux munitions de guerre, dans les temps plus rapprochés de nous on en trouve un grand nombre qui ont démesurément étendu la liste des prohibitions (1).

Hautefeuille, y faisant allusion, croit pouvoir soutenir que ces

t. VI, p. 561 ; 2e édit., t. VI, p. 143); de 1797 entre l'Angleterre et la Russie (Martens, 1re édit., t. VI, p. 722 ; 2e édit., t. VI, p. 537); de 1800 entre la Russie, la Suède, le Danemark et la Prusse (Martens, 1re édit., t. VII, p. 516 ; *Suppl.*, t. II, pp. 389, 399, 406 ; 2e édit., t. VII, pp. 172, 181, 188 ; *State papers*, v. I, p. 327); de 1801 entre la Russie et la Suède (Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. II, p. 307 ; 2e édit., t. VII, p. 315 ; *State papers*, v. I, p. 313). Le traité de 1801 (Hertslet, v. I, pp. 204, 208 ; Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. II, p. 476 ; 2e édit., t. VII, pp. 260, 269, 273 ; *State papers*, v. I, p. 416) imposé par l'Angleterre à la Russie, à la Suède et au Danemark après le bombardement de Copenhague, établit les mêmes règles dans son article. Après la paix de Vienne, quelques traités ont respecté les règles établies : celui de 1824 (Elliot, v. II, p. 18 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. VI, p. 984 ; *Nouv. suppl.*, t. II, p. 412 ; Elliot, v. II, p. 18 ; Lesur, 1824, app., p. 690) entre les Etats-Unis et la république de Colombie ; de 1827 (Martens, *Nouv. recueil*, t. VII, p. 470 ; *State papers*, v. XVI, p. 1201) entre le Brésil et la Prusse ; de 1827 (*State papers*, v. XIV, p. 715 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. VII, p. 340 ; Elliot, v. II, p. 247) entre le Brésil et les villes libres ; de 1827 (Martens, *Nouv. recueil*, t. X, p. 4 ; *State papers*, v. XIX, p. 1056) entre le Danemark et le Mexique ; de 1828 (Martens, *Nouv. recueil*, t. VII, p. 608 ; *State papers*, 1827-1828, p. 717) entre le Brésil et le Danemark ; de 1831 (Martens, *Nouv. recueil*, t. XII, p. 534) entre le Mexique et la Prusse ; de 1832 (*State papers*, v. XXII, p. 1353 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. VI, p. 438) entre les Etats-Unis et le Chili ; de 1844 (De Clercq, t. IV, p. 284 ; Lesur, 1837, app., p. 36 ; *Bulletins des lois*, 1837, n° 528) entre la France et la Bolivie ; de 1839 (De Clercq, t. IV, p. 502 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. XVI, p. 987 ; *State papers*, v. XXX, p. 1228) ; Lesur, 1840, app., p. 24 ; *Bulletin des lois*, 1840, n° 740) entre la France et le Texas ; de 1840 (Martens-Murhard, t. I, p. 374 ; *State papers*, v. XXIX, p. 1164); et de 1834 (De Clercq, t. V, p. 428 ; Martens-Murhard, t. VII, p. 613 ; *Bulletin des lois*, 1846, n° 1333) entre la France et la Nouvelle-Grenade ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 89, 90.

(1) Voyez les traités du 19 août 1604 entre l'Espagne et l'Angleterre ; du 5 avril 1614 entre la Suède et les Provinces-Unies (Dumont, t. V, pte. 2, p. 247); du 15 novembre 1630 entre la France et l'Espagne ; de 1630 entre l'Espagne et l'Angleterre ; du 5 avril 1654 entre l'Angleterre et la Hollande (Dumont, t. VI, pte. 2, p. 74); du 11 avril 1654 entre l'Angleterre et la Suède (Hertslet, v. II, p. 310 ; Dumont, t. VI, pte. 2, p. 80); du 15 septembre 1654 entre l'Angleterre et le Danemark (Dumont, t. VI, pte. 2, p. 92) ; du 23 août 1742 entre la France et le Danemark (De Clercq, t. I, p. 46 ; Wenck, t. I, p. 591 ; *State papers*, v. XXXV, p. 1263) ; du 19 novembre 1794 entre l'Angleterre et les Etats-Unis (Elliot, v. I, p. 242 ; Martens, 1re édit., t. VI, p. 336 ; 2e édit., t. V, p. 641 ; *State papers*, v. I, p. 784); et du 25 juillet 1803 entre l'Angleterre et la Suède (Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. III, p. 525 ; 2e édit., t. VIII, p. 91 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, p. 90.

traités n'ont qu'une valeur relative comme monument de jurisprudence internationale, tous ou presque tous étant le résultat de circonstances exceptionnelles, qui expliquent la prohibition prononcée.

Conventions nouvelles. 1642-1799.

§ 2714. Et comme si toutes les contradictions que nous avons signalées ne suffisaient pas à introduire dans cette question une confusion regrettable, on peut citer certaines conventions qui ont stipulé une entière liberté de commerce : de ce nombre sont celles du 29 janvier 1642 (1) entre l'Angleterre et le Portugal ; celle du 1er septembre 1647 (2) entre l'Espagne et les Villes Hanséatiques ; celle du 6 août 1661 (3) entre le Portugal et les Provinces-Unies ; enfin celles du 10 septembre 1785 (4) et du 11 juillet 1799 (5) entre la Prusse et les Etats-Unis.

Entre l'Angleterre et les Etats-Unis. 1794-1796.

§ 2715. Les traités que l'Angleterre conclut en 1794 (6) et en 1796 (7) avec la République nord-américaine portaient qu'en raison de la difficulté qu'il y avait de préciser les cas dans lesquels les provisions de bouche et autres articles analogues constituaient réellement la contrebande de guerre, il était convenu que chaque fois que ces articles seraient capturés, il ne serait pas permis de les confisquer, et que l'on indemniserait immédiatement et complètement leurs propriétaires.

Ordre de capture expédié par le Conseil anglais. 1795.

§ 2716. Avant la ratification de cette convention, c'est-à-dire au mois d'avril 1795, le gouvernement anglais expédia un ordre en conseil qui enjoignait aux croiseurs d'avoir à s'emparer de tous les navires qu'ils rencontreraient chargés de vivres à destination des ports de France.

Cet ordre, qui fut révoqué peu de temps après, donna lieu à la nomination d'une commission mixte chargée de prononcer sur un certain nombre de réclamations formulées par divers citoyens des Etats-Unis. L'Angleterre, pour justifier son ordre en conseil, alléguait qu'il avait été publié alors qu'on espérait réduire l'ennemi par

(1) Hertslet, v. II, p. 1 ; Dumont, t. VI, pte. 1, p. 238.
(2) Dumont, t. VI, pte. 1, p. 403.
(3) Calvo, t. I, p. 114 ; Castro, t. I, p. 261 ; Dumont, t. VI, pte. 2, p. 366.
(4) Elliot, t. II, p. 334 ; *State papers*, v. XV, p. 885 ; Martens, 1re édit., t. II, p. 566 ; 2e édit., t. IV, p. 37.
(5) Elliot, v. I, p. 356 ; Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. II, p. 227 ; 2e édit., t. VI, p. 668.
(6) Elliot, v. I, p. 242 ; *State papers*, v. I, p. 784 ; Martens, 1re édit., t. VI, p. 336 ; 2e édit., t. I, p. 641.
(7) Elliot, v. I, p. 253 ; *State papers*, v. I, p. 804 ; Martens, 1re édit., t. VI, p. 601 ; 2e édit., t. V, p. 697.

la famine et que cette circonstance avait motivé l'assimilation des vivres aux articles de contrebande; elle invoquait en outre le droit de capture qui lui avait été conventionnellement reconnu, à charge de payer un profit marchand raisonnable au propriétaire, ainsi que le fret et une indemnité pour la détention du navire; enfin elle faisait valoir que la mesure était suffisamment justifiée par la rareté des vivres en Angleterre, et citait à l'appui de ses prétentions le passage suivant de Vattel :

« Les choses qui sont d'un usage particulier pour la guerre et dont on empêche le transport chez l'ennemi s'appellent *marchandises de contrebande*. Tels sont les armes, les munitions de guerre, les bois et tout ce qui sert à la construction et à l'armement des vaisseaux de guerre, les chevaux, et les vivres même *en certaines occasions où l'on espère de réduire l'ennemi par la faim*. »

Les Américains, intéressés à combattre cette théorie, prétendirent que son caractère général était indéfini et équivoque, que l'espoir de réduire l'ennemi par la faim devait être évident, et que si le droit international admettait semblable extrémité dans les sièges ou les blocus, il ne l'avait jamais étendu à une nation tout entière.

Pour réfuter ces arguments on eut alors recours à l'autorité de Grotius, combattue à son tour par Bynkershoek, et l'on arriva en fin de compte à constater que l'ordre en conseil qui faisait le sujet du débat, était contraire aux doctrines soutenues par la majorité des publicistes et aussi illogique qu'arbitraire. En effet, si le simple espoir, quelque fondé qu'il fût en apparence, de vaincre un adversaire autorisait l'interruption du commerce, les belligérants ne se feraient jamais faute d'opposer cette raison de force majeure, qui échappe à toute restriction comme à toute critique, pour se dispenser de recourir à des sièges ou à des blocus et pour entraver les opérations les plus inoffensives; à la suite du trafic des vivres l'idée viendrait de gêner aussi celui des articles de simple commodité, et peu à peu la porte se trouverait fermée à toute espèce de transaction mercantile avec l'ennemi : ce qui n'est évidemment pas admissible.

A l'argument tiré du manque de vivre en Angleterre, les Américains répondirent, non sans raison, que le fait avait besoin d'être démontré par des preuves irrécusables; qu'il resterait encore à établir que la péremption était devenue une nécessité d'ordre public, à laquelle il ne pouvait être suppléé par aucun autre moyen ; enfin, que le doute sur ce point était tout au moins permis, puisque

les céréales se vendaient dans le Royaume-Uni moins cher que dans les ports de France.

Cette discussion à la fois théorique et pratique entre les Etats-Unis et l'Angleterre eut pour résultat de faire allouer une indemnité équitable aux propriétaires dépossédés des navires et des cargaisons*.

Législation spéciale sur la question de contrebande.

§ 2717. Comme on vient de le voir, le droit conventionnel n'offre pas plus que les dissertations des publicistes d'élément suffisamment précis pour dégager d'une manière claire et nette la notion vraie de la contrebande de guerre. Il faut donc avoir recours au seul terrain qu'il nous reste à aborder, celui des lois ou des ordonnances intérieures qui régissent la matière chez les différentes nations maritimes, et des sentences de leurs tribunaux de prises.

Édits hollandais.

§ 2718. Dans la seconde moitié du dix-septième siècle, la Hollande, alors en guerre avec le Portugal, promulgua un édit qui classait parmi les articles prohibés les bois, les fers, le goudron, le chanvre et tous les matériaux nécessaires à la construction, au carénage et à l'armement des navires. Le décret de 1689 étendit encore davantage la liste de ces objets, en y comprenant les grains, les farines, les viandes et en général toutes les céréales et les substances alimentaires; mais vers la fin du siècle suivant, les Provinces-Unies abandonnèrent cette politique et soutinrent que la prohibition ne devait atteindre que les armes et les munitions de guerre.

Législation anglaise.

§ 2719. Depuis deux siècles, l'Angleterre, chaque fois qu'elle a entrepris une guerre, a adopté l'usage de publier, sous le nom d'*ordres en conseil*, des ordonnances spéciales dont le but est de régulariser le commerce des neutres.

En 1689, lors de sa lutte contre la France et la Hollande, elle prohiba le commerce des vivres et des munitions navales étendant

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 84 et seq.; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 192 et seq.; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 24; Wheaton, *Hist.*, t. I, pp. 115, 126, 134, 375-401; t. II, pp. 40 et seq.; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 279 et seq.; Twiss, *War*, §§ 130 et seq.; Kent, *Com.*, v. I, p. 140; Massé, t. I, § 210; Klüber, *Droit*, § 288, note *d*; Heffter, § 160; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, pp. 395 et seq.; Duer, v. I, pp. 639, 640; Halleck, ch. XXIV, §§ 16, 17; Fiore, t. II, pp. 440-442; Vattel, *Le droit*, liv. III, ch. VII, § 112; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. I, § 5; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. X; Lampredi, pte. 1, §§ 8, 9; Valin, *Com.*, liv. III, tit. 9; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 4; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XV; Wildman, v. II, pp. 222 et seq.; Manning, pp. 301 et seq.

peu à peu, à l'aide du blocus fictif des ports français, cette restriction à l'ensemble des transactions commerciales avec ses ennemis. Dans le courant de l'année 1744, elle comprit au nombre des objets illicites les bois de construction ; et en 1793 elle qualifia de la même manière les blés, les farines et les autres denrées alimentaires, exagération qui par représailles devint le point de départ du funeste système continental imaginé par la France.

Moseley, dans un travail spécial publié sur cette matière (1) en 1661, résume ainsi les maximes adoptées par son pays : *La production naturelle et la nationalité rendent les marchandises libres ;* en d'autres termes, les produits naturels d'un pays neutre, manufacturés ou non et embarqués par un sujet du pays, ne peuvent être confisqués par les belligérants.

« *Les marchandises douteuses provenant d'un pays douteux et destinées à un port douteux sont libres ; mais ces mêmes marchandises deviennent articles de contrebande quand elles sont destinées à un port militaire ennemi.*

« *Les armes et les munitions ou tous objets exclusivement et directement applicables à la guerre sont de contrebande quand ils sont destinés au service de l'ennemi.*

« *Les navires neutres au service de l'ennemi deviennent eux-mêmes des ennemis.*

« *Les navires et les matériaux qui les composent sont, au point de vue de la contrebande de guerre, considérés comme une seule et même chose.*

« *L'argent et ce qui en tient lieu peuvent être considérés comme étant de commerce illicite.*

« *Les provisions de bouche destinées au ravitaillement des armées ou des flottes ennemies sont de bonne prise.*

« *Tous les articles, de quelque sorte qu'ils soient, susceptibles d'être appropriés aux usages de la guerre, peuvent être saisis moyennant remboursement de leur valeur.*

« *Tout neutre qui a recours à la fraude perd ses droits au bénéfice de sa neutralité.*

« Tout chargement composé en partie de marchandises libres et en partie d'articles prohibés est confiscable en totalité, s'il appartient au même propriétaire. »

§ 2720. La savante discussion à laquelle a donné lieu, au sein du — Rectification du résumé de Moseley.

(1) *What is contraband of war and what is not.* London, 1861. (*Ce qui est contrebande de guerre et ce qui ne l'est pas.* Londres, 1861.)

Parlement anglais, dans le courant des mois d'août et de septembre 1870, la nouvelle loi de neutralité dite *foreign enlistment act*, nous oblige à rectifier sur certains points le résumé de Moseley. Des déclarations formelles faites par l'attorney général, il résulte tout d'abord que, pour l'Angleterre, la qualification des articles de contrebande de guerre n'est pas du ressort du droit des gens, quand elle n'a pas été expressément énoncée dans des stipulations conventionnelles.

Rattachant la question exclusivement au domaine de la loi municipale ou interne, le gouvernement britannique se guide d'après des principes absolument différents, suivant qu'il reste neutre ou qu'il est lui-même engagé dans la lutte. Dans le premier cas, il réserve à chaque belligérant le droit de prohiber l'importation sur le territoire ennemi des articles qu'il lui a plu de ranger parmi ceux dits de contrebande ; mais comme à ses yeux, et en raison de sa neutralité, le droit commun du Royaume-Uni est placé hors des atteintes de toute prescription émanant d'un souverain étranger, il soutient que ses sujets conservent en temps de guerre la liberté illimitée, qu'ils possèdent en temps de paix, de fabriquer et de vendre à tout le monde, même aux belligérants, des armes, des munitions et de la houille. La seule réserve qu'il admette à cet égard, c'est que l'opération se fait aux risques et périls de ceux qui l'entreprennent, et qu'en cas de capture les intéressés perdent tout recours à la voie diplomatique pour la restitution de leurs marchandises ou pour l'obtention d'une indemnité. Lorsqu'au contraire il prend lui-même part aux hostilités soit directement, soit comme allié de l'un des belligérants, le gouvernement anglais prétend devoir ne tenir compte que de ses lois municipales et avoir la faculté d'édicter telles prohibitions qu'il juge utile pour atteindre le but de la guerre, et d'étendre ou de restreindre à son gré la liste des articles compris sous le nom général de contrebande de guerre. Ce n'est pas là une simple théorie imaginée pour les besoins de la discussion du *foreign enlistment act ;* car nous avons vu le cabinet de Londres s'en prévaloir dans la pratique, aussi bien pour repousser les plaintes des Etats-Unis à propos des livraisons d'armes faites aux sécessionnistes du Sud, que pour combattre les réclamations analogues formulées par la Confédération de l'Allemagne du Nord lors de sa guerre contre la France en 1870 (1).

(1) Voir le *Times* du 4 août 1870. Commentaire sur la discussion du *foreign enlistment act ;* memorandum du comte de Bernstorff à lord Granville le 1er septembre 1870, et réponse de lord Granville du 15 du même mois.

§ 2721. Pendant cette guerre, il s'est présenté un cas d'une nature toute particulière, qui a été tranché par la jurisprudence anglaise d'après les principes que nous venons d'exposer. Cas du navire *International*.

Le navire *International*, qui portait un câble télégraphique, en partie sous-marin, en partie d'atterrissement, destiné à relier entre eux divers points de la côte française de Dunkerque à Royan, fut saisi le 21 décembre 1870 par les employés de la douane anglaise et détenu le 27 en vertu d'un *warrant* délivré par le secrétaire d'État pour les affaires étrangères. Les propriétaires du vaisseau et de sa cargaison s'adressèrent à la Cour de l'amirauté pour obtenir le relâchement immédiat du navire et de son chargement, ainsi que des dommages et intérêts à leur payer par le gouvernement.

§ 2722. Sir Robert Phillimore, dans le jugement qu'il fut appelé à prononcer le 17 janvier 1871, après avoir reconnu qu'il y avait en apparence un contrat de bonne foi entre des sujets anglais et un gouvernement en relations amicales avec l'Angleterre, écarta comme étrangère à la loi municipale la discussion de la question de savoir si l'objet à transporter avait, ou non, le caractère de contrebande de guerre, attendu que la punition de la contrebande de guerre appartient au belligérant, qui a le droit de capture; il reconnut toutefois que des circonstances particulières peuvent donner à un article *ancipitis usus* le caractère de contrebande, et qu'il y avait peut-être lieu de considérer la cargaison de l'*International*, inoffensive en temps ordinaire, comme empruntant aux circonstances de la guerre une destination propre au service militaire ou naval de la France, et que dans ce cas, la distinction technique usuelle entre la télégraphie militaire et la télégraphie civile postale n'empêche pas celle-ci de tomber sous le coup du statut (*foreign enlistment act* de 1870), lorsqu'il est démontré qu'elle a été exclusivement ou généralement employé pour le service militaire de l'Etat. Mais comme pareille preuve n'était pas fournie et que les termes du contrat n'impliquaient point une destination militaire, bien qu'il fût probable que, dans les circonstances, la ligne télégraphique de Dunkerque à Verdun-sur-Garonne devait être employée en partie comme moyen de communication entre le gouvernement français et ses troupes, probabilité insuffisante pour enlever à la ligne télégraphique son caractère primitivement et principalement commercial, le juge anglais ordonna le relâchement du navire. Cependant il n'adjugea point de dommages et intérêts, parce que les autorités anglaises avaient eu une cause raisonnable pour retenir le navire et sa cargaison et mettre Jugement de Sir Robert Phillimore.

les demandeurs en demeure de fournir des explications pour leur défense (1).

Législation française.

§ 2723. L'article 2 de l'ordonnance de la marine de 1681 sert encore de base à la législation française en matière de contrebande. Il porte que les armes, la poudre, les balles et jusqu'aux chevaux et aux équipages destinés au service de l'ennemi sont saisissables sans égard à la nationalité du navire qui les transporte ni à la personne à laquelle ils appartiennent. A notre connaissance, la France, lorsque éclata la guerre d'Orient de 1854, ne s'était encore écartée de cette règle que dans deux circonstances exceptionnelles, en 1724 au profit du Danemark et en 1794 en faveur des Etats-Unis. Obligé à cette époque, en raison de son alliance avec l'Angleterre, de faire à ce sujet une nouvelle proclamation de principes, le gouvernement français dans les instructions dont il munit ses croiseurs déclara ne comprendre au nombre des articles de contrebande que les bouches et les armes à feu, les armes blanches, les projectiles, la poudre, le salpêtre, le soufre, les objets d'équipement, de campement et de harnachement militaire, ainsi que tous les instruments quelconques fabriqués à l'usage de la guerre, lorsqu'ils sont destinés à l'ennemi.

On peut considérer cette nomenclature, de laquelle les vivres et la houille ont été intentionnellement exclus, comme constituant encore l'état réel de la législation française sur la matière ; car elle a été littéralement reproduite dans les actes officiels qui se rattachent aux guerres de 1859 et de 1870.

Guerre entre la France et la Chine en 1885.

§ 2724. Aussi a-t-on été surpris de voir la France, dans la guerre qu'elle a soutenue en 1885 contre la Chine, déroger au principe qu'elle avait constamment observé depuis le traité de paix des Pyrénées de 1659.

Par une circulaire en date du 20 février, le ministre des affaires étrangères de la République française informait ses représentants à l'étranger que « les conditions dans lesquelles le conflit avec la Chine se poursuivait l'avaient déterminé à user du droit qui appartenait à la France, comme partie belligérante, de considérer et de traiter désormais le riz comme contrebande de guerre », et que des ordres avaient été donnés aux commandants des forces navales pour que cette mesure fût mise à exécution à partir du 26 février. Le ministre chargeait ses représentants de notifier cette décision aux gouvernements auprès desquels ils étaient accrédités.

(1) *Revue de droit international*, 1871, p. 366.

§ 2725. Dans la communication faite par suite, le 22 février, à ces gouvernements, le cabinet français motivait ainsi la nouvelle position qu'il se disait contraint d'assumer. Note du gouvernement français aux gouvernements neutres, déclarant le riz contrebande de guerre. 22 Février.

« Le gouvernement français a été avisé qu'avec la fin de l'hiver, les approvisionnements de riz seraient épuisés dans les provinces du Nord de la Chine et, qu'en conséquence, des chargements considérables de cette denrée devaient être expédiés, notamment de Shanghaï, à destination des provinces dont il s'agit. Le gouvernement français, pour arrêter les transports dont il s'agit, pouvait mettre le blocus devant Shanghaï et devant les autres ports d'où les expéditions de riz devaient être faites. Mais ce mode de procéder rigoureux aurait évidemment jeté un grand trouble dans le commerce des neutres et causé aux nations tierces un préjudice très sensible. Par égard pour les autres puissances, et afin de remplir l'engagement qu'il a pris d'user de tous les ménagements possibles envers les neutres, le gouvernement français a jugé préférable de se borner à déclarer le riz contrebande de guerre. Vous n'ignorez pas qu'une décision semblable peut se justifier par de nombreux précédents, et qu'au cours des guerres maritimes, les puissances belligérantes ont été plusieurs fois amenées à traiter comme contrebande de guerre les vivres et substances alimentaires.

« Le gouvernement français, en s'arrêtant à la mesure d'exécution qu'il a jugée devoir être la moins dommageable pour les tiers, en se bornant à interdire les expéditions de riz destinées à ravitailler l'ennemi, et en laissant d'ailleurs se continuer librement toutes les opérations du commerce neutre, a la confiance que les puissances intéressées au commerce de Chine apprécieront les motifs qui ont dicté sa conduite et reconnaîtront le soin qu'il met à atténuer les conséquences pénibles de la situation actuelle, autant que le permet la nécessité où il se trouve placé, à son vif regret, de poursuivre énergiquement les hostilités (1). »

§ 2726. Deux jours après, les agents diplomatiques de la France remettaient aux cabinets étrangers une nouvelle note, qui apportait un tempérament à la mesure primitive, il y était dit que : Seconde note du gouvernement français.

« Le gouvernement français, préoccupé de rendre aussi peu onéreuse que possible pour le commerce des neutres la décision qu'il a dû prendre, de traiter le riz comme contrebande de guerre pen-

(1) Note de l'ambassadeur de France en Allemagne, M. le baron de Courcel au docteur Busch, sous-secrétaire d'Etat des affaires étrangères à Berlin.

dant la durée des hostilités contre la Chine, se propose d'appliquer seulement cette mesure aux expéditions de riz qui seraient faites à destination des ports chinois situés au nord de Canton. En conséquence, les envois de riz destinés à Canton même, ainsi qu'aux ports chinois situés au sud de cette ville, pourront librement se poursuivre, après comme avant la date du 26 février (1). »

Réponse du gouvernement allemand.

§ 2727. A ces communications, le gouvernement allemand répondit en se bornant à publier un avis, « signalant à l'attention des armateurs et des navigateurs allemands que le gouvernement français avait l'intention d'exercer effectivement, à partir du présent moment et pendant la durée des hostilités avec la Chine, les prérogatives qui appartiennent en vertu du droit des gens aux puissances belligérantes, notamment le droit de visiter les navires neutres dans les eaux chinoises ».

Les autres gouvernements, à l'exception du Danemark, de la Suède-Norvège, et de l'Angleterre, se sont également contentés de prévenir le commerce et la marine de leurs nations respectives des mesures prises par le gouvernement français.

Réponse du gouvernement danois.

§ 2728. Le gouvernement danois consent à admettre « pour cette fois et par exception » la défense de l'importation du riz, mais non sans rappeler que cette mesure est contraire aux engagements que la France elle-même a pris avec le Danemark, et non plus sans faire des réserves expresses :

« Le gouvernement du Roi ne peut pas reconnaître à un belligérant le droit de traiter comme contrebande de guerre une substance alimentaire comme l'est le riz, à moins qu'elle ne soit expédiée directement à l'armée ennemie ou à une ville assiégée. Ce principe est conforme aux traditions que le gouvernement du Roi a suivies de tout temps et, jusqu'ici, avec la pleine approbation de la France. Il est en outre formellement stipulé entre le Danemark et la France, dans le traité de commerce du 23 août 1742, renouvelé par la Convention additionnelle du 9 février 1842, attendu que l'article 27 de ce traité porte expressément que sous le genre de marchandises de contrebande ne seront compris en aucune manière les froments, blés, et en général, les articles alimentaires. Comme, toutefois, la part que prend la navigation danoise aux expéditions de riz à destination des ports de la Chine est de peu d'importance, et comme, de l'autre côté, le gouvernement français peut avoir à empêcher, dans les

(1) M. de Courcel, ambassadeur de la République française en Allemagne, à M. le docteur Busch, sous-secrétaire d'Etat à Berlin.

conjonctures présentes, toute expédition de ce genre, le gouvernement du Roi, afin de donner une nouvelle preuve de ses sentiments amicaux envers la France, ne se refusera pas à admettre que la mesure qui interdit les expéditions de riz destinées aux ports chinois situés au nord de Canton, soit appliquée à la marine marchande danoise.

« En admettant cette fois, et par exception, une mesure qui défend l'importation du riz dans l'empire de Chine, le gouvernement du Roi fait cependant des réserves expresses dans ce sens, que ce fait ne pourra en aucune manière servir plus tard de précédent, mais que, sous ce rapport, le gouvernement du Roi entend conserver entière sa liberté d'action.

« En second lieu, il demeure entendu que, si pour une raison ou une autre, la mesure prohibitive dont il s'agit n'est pas appliquée par le gouvernement français aux marines marchandes de toutes les nations neutres sans exception, le gouvernement du Roi retire *ipso facto* son consentement libre à ce que la mesure puisse s'appliquer à la marine marchande danoise (1). »

§ 2729. Le ministre des affaires étrangères de Suède et Norvège déclare dans une réponse catégorique, que : Réponse du gouvernement de Suède et Norvège.

« Le gouvernement du Roi, en vertu des déclarations suédoises des 8 avril 1854 et 13 septembre 1855, et des lettres-patentes norvégiennes des 15 mars, 17 mai 1854 et 29 septembre 1854, comprend sous la dénomination de contrebande de guerre les objets suivants : canons, mortiers, armes de toutes espèces, pistolets, bombes, grenades, boulets, pierres à feu, mèches, poudre, salpêtre, soufre, cuirasses, piques, ceinturons, gibernes, selles et brides, plomb en plaques, en masse ou en quelque forme que ce soit, ainsi que tous les objets fabriqués pouvant servir directement à l'usage de la guerre.

« Lesdites déclarations et patentes royales, qui se trouvent d'accord avec l'ordonnance royale de la marine française de 1681 et avec le droit des gens tel qu'il a été établi par les traités dans lesquels la France a spécifié ce qui constitue la contrebande de guerre, n'admettent pas les vivres au nombre des marchandises de contrebande de guerre (2). »

§ 2730. La réponse du gouvernement anglais est plus explicite, c'est une véritable protestation : Réponse du gouvernement anglais.

(1) *Livre jaune*, affaire de Chine, p. 43.
(2) *Livre jaune*, affaire de Chine, p. 36.

« Le gouvernement de Sa Majesté ne peut admettre que le fait de traiter des provisions en général comme contrebande de guerre soit compatible avec le droit et la pratique des nations et avec les droits des neutres.

« Le gouvernement de Sa Majesté ne conteste pas que, dans certaines circonstances particulières, des provisions puissent acquérir ce caractère, par exemple si elles devaient être consignées directement à la flotte d'un belligérant ou à un port dans lequel cette flotte serait au mouillage, ou bien s'il existait des faits de nature à faire naître la présomption que ces provisions sont destinées au ravitaillement de la flotte ennemie.

« Dans ce cas, on ne conteste pas que le belligérant serait en droit de saisir les provisions comme contrebande de guerre en se basant sur le fait qu'elles permettraient la continuation des opérations militaires.

« Mais le gouvernement de Sa Majesté ne peut admettre que, si ces provisions étaient consignées au port d'un belligérant (lors même qu'il s'agirait d'un port d'armement), elles puissent pour cette raison être considérées nécessairement comme contrebande de guerre.

« Le gouvernement de Sa Majesté est d'avis que le point essentiel à définir est de savoir s'il existe des circonstances, relatives à une cargaison particulière quelconque ou à sa destination, qui permettent d'écarter la supposition que des articles de cette nature ont pour destination l'usage ordinaire de la vie, et de démontrer, à première vue et à tout événement, qu'ils sont destinés à un usage militaire. Cette définition pourtant n'est pas faite dans la note de Votre Excellence relativement à la destination du riz ou aux buts auxquels on entend l'appliquer.

« En conséquence, j'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que le gouvernement de Sa Majesté ne peut donner son assentiment au droit du gouvernement de la République française de déclarer que le riz est, d'une façon générale, contrebande de guerre s'il est transporté à un port quelconque au nord de Canton. »

Le ministre anglais ajoute « que, dans aucun cas, le gouvernement de Sa Majesté ne pourrait acquiescer au passage de la note de Votre Excellence où il est dit que la notification en question aura son effet à partir du 26 du mois courant, attendu que beaucoup de navires chargés de riz peuvent avoir déjà commencé leur voyage (1). »

(1) *Livre jaune*, affaire de Chine, p. 31.

§ 2731. Le 13 mars, M. Jules Ferry rétorquait ainsi l'argumentation de la note anglaise : Réfutation des arguments de la note anglaise par M. Ferry. 13 Mars.

« Notre résolution de traiter le riz comme contrebande de guerre n'a rien que de conforme aux doctrines soutenues par les hommes d'Etat du Royaume-Uni jusque dans ces dernières années. Il en ressort, en même temps, cette conclusion que, dans les conditions actuelles de notre conflit avec la Chine, la détermination à laquelle nous nous sommes arrêtés est moins préjudiciable au commerce neutre que d'autres mesures auxquelles nous aurions pu recourir légitimement.

« A ces considérations on peut en ajouter une autre qui rentre dans l'ordre d'idées où Lord Granville s'est placé dans sa communication du 27 février. Le gouvernement de Sa Majesté est d'avis que, pour attribuer aux *provisions* le caractère de contrebande de guerre, le point essentiel est de savoir s'il existe des circonstances qui démontrent que ces articles ne sont pas seulement destinés à l'usage ordinaire de la vie, mais qu'ils doivent être affectés à un usage militaire. A ce point de vue même, vous rappellerez que le plus grand nombre des chargements de riz exportés des ports chinois du Sud vers le Nord, ceux-là mêmes dont le départ imminent de Shanghaï nous était signalé par l'amiral Courbet il y a quelques semaines, représentent le montant de l'impôt en nature, ou tribut, que les gouverneurs de province envoient chaque année à la Cour de Pékin. On sait, d'autre part, que les soldats des armées impériales chinoises reçoivent une partie de leur solde en versements de riz et que le tribut des provinces est précisément affecté à cet emploi. On peut dire, par suite, que les circonstances prévues dans la communication de Lord Granville se trouvent réunies, et que les cargaisons de riz expédiées des ports du Sud sont destinées à un usage militaire, outre qu'elles peuvent être considérées comme propriété de l'Etat ennemi et susceptibles de capture à ce titre. Dans ces conditions, tout au moins, le gouvernement de la Reine admettra que rien ne s'oppose à ce que le riz soit traité comme contrebande de guerre, et il ne fera pas non plus difficulté de reconnaître que le soin d'apprécier, d'après les circonstances, la légitimité et les conséquences des saisies qui viendraient à être opérées, appartient exclusivement au Conseil des prises (1). »

§ 2732. Le 21 mars, le comte Granville, principal secrétaire d'Etat de Sa Majesté Britannique pour les affaires étrangères, écri- Lettre du comte de Granville à M. Waddington. 21 Mars.

(1) *Livre jaune*, affaire de Chine, p. 41.

vait à M. Waddington, ambassadeur de la République française à Londres, que c'était une « idée erronée » que de croire que le gouvernement de Sa Majesté s'opposerait de vive force à la saisie des cargaisons de riz ; mais « qu'il devait aviser le gouvernement chinois que la légalité de toute saisie de cargaisons de riz serait jugée par la Cour française des prises, sous réserve d'une action diplomatique ultérieure, et qu'en attendant, le gouvernement de Sa Majesté ne pouvait intervenir, bien qu'il se fût cru obligé de protester en vue de sauvegarder ses droits ».

Le ministre anglais faisait savoir en outre que le commandant des forces navales britanniques dans l'extrême Orient, Sir Harry Parkes, avait prescrit aux consuls de Sa Majesté de prévenir les sujets anglais, notamment les armateurs, qui avaient demandé s'ils seraient protégés au cas de saisie de chargements de riz, que « toute saisie est soumise à la loi des prises, et que les propriétaires doivent avoir soin de ne pas l'enfreindre ».

En dernier lieu, on apprenait que l'intervention de Sir Harry Parkes auprès des autorités chinoises dans cette affaire avait arrêté des embarquements considérables de riz et probablement prévenu ainsi la saisie de plusieurs bâtiments anglais.

Résumé. § 2733. En résumé, on avait donc obtempéré à la demande de la France ; du reste, aucune saisie de navires y contrevenant n'a été mentionnée dans le cours de la guerre.

Quoi qu'il en soit, et quand bien même la France pût justifier la décision qu'elle avait adoptée par des antécédents, par des pratiques en usage chez d'autres puissances, le fait ne s'en est pas moins produit qu'une puissance qui avait pris l'initiative des mesures les plus libérales à l'égard des neutres, et y était demeurée fidèle jusque dans ces derniers temps, qui s'était constamment et fermement opposée aux abus commis par les autres nations, et dont les auteurs ont le plus énergiquement combattu les prétentions exagérées et arbitraires des belligérants, que cette puissance, disons-nous, s'est dans des conjonctures récentes, — exceptionnelles, nous l'admettons — laissé entraîner à une pratique rien moins que généreuse, qui déroge à son passé et donne un exemple d'autant plus fâcheux qu'il vient d'elle : c'est ce que nous avons tenu à mentionner.

Législation espagnole. § 2734. Le règlement espagnol sur la course qualifie de contrebande les armes, le salpêtre et tous les ustensiles préparés pour la guerre. Les vivres n'y sont assimilés aux articles prohibés que lorsqu'ils doivent être débarqués dans un port bloqué ; à toute

autre destination ils sont déclarés libres, à moins que l'ennemi ne leur refuse ce caractère.

Législation prussienne.

§ 2735. Jusqu'au moment où elle se rallia à la neutralité armée de 1780, la Prusse ne possédait aucune loi spéciale sur cette matière, bien qu'elle n'eût jamais dissimulé les vues qui l'animaient. Ainsi en 1744, un nombre considérable de ses navires ayant été capturés par les croiseurs anglais et condamnés par les tribunaux d'amirauté pour avoir transporté des munitions navales en France, Frédéric II réclama énergiquement auprès du cabinet de Londres afin de faire indemniser ses sujets. Ses réclamations étant demeurées sans résultat et toute satisfaction lui étant refusée, le roi de Prusse, par voie de rétorsion, s'empara du capital et des intérêts de l'emprunt anglais hypothéqué sur les revenus de la Silésie, et parvint ainsi à se faire rendre justice par la Grande-Bretagne.

Législation nord-américaine.

§ 2736. D'une manière générale, on peut dire que les Etats-Unis rangent les armes et les munitions de guerre parmi les articles de commerce illicite, et que, lorsqu'ils prennent eux-mêmes part aux hostilités, ils attribuent le même caractère à d'autres objets d'un usage douteux.

Jugements des Cours de prises.

§ 2737. En présence des nombreuses divergences qu'offre la législation des principaux Etats maritimes et de l'incertitude non moins grande en matière de contrebande qui règne dans les doctrines des auteurs et dans les stipulations conventionnelles, il est facile de s'expliquer que les Cours de prises elles-mêmes, trop souvent influencées par les considérations politiques du moment, se soient également trouvées hors d'état de consacrer une jurisprudence fixe et uniforme sur ce point particulier du droit international. Les contradictions qui ressortent de leurs sentences, rendues souvent par les mêmes juges et dans des cas absolument identiques, sont telles que nous renonçons à citer ici aucune des espèces qui se rapportent à la matière *.

Règle généralement admise.

§ 2738. Il est d'usage général qu'au commencement d'une guerre, les belligérants et les neutres déclarent les marchandises qu'ils considèrent comme constituant la contrebande de guerre.

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 102-114 ; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, pp. 392-406 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 243, 244 ; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. x ; Valin, *Com.*, liv. III, tit. 9 ; Lampredi, pte. 2 ; Abreu, *Tratado*, pte. 1, cap. x ; Lebeau, *Code des prises*, t. I, p. 17 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 24 ; Wheaton, *Hist.*, t. I, pp. 173, 178 ; Twiss, *War*, §§ 123, 124, 142, 144 ; Halleck, ch. XXIV, §§ 17, 18 ; Manning, p. 299 ; Gessner, pp. 117, 118 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XV ; Boeck, *Propriété privée*, §§ 646 et seq.

Ainsi, lorsque éclata la guerre de la sécession aux Etats-Unis d'Amérique, le gouvernement publia à la date du 30 juin 1861 une déclaration par laquelle il rangeait parmi la contrebande de guerre « tous les objets travaillés d'avance qui, eu égard aux moyens de guerre de l'époque, peuvent être utilisés immédiatement pour faire la guerre » ; et le 16 février 1864, un règlement, après l'énumération d'une certaine série d'articles prohibés, réputait contrebande de guerre « tous les objets immédiatement propres aux usages de la guerre ».

Le 3 mars 1864, le gouvernement austro-hongrois rendait une ordonnance rédigée dans le même sens que le règlement danois, sauf qu'elle excepte de la contrebande la quantité nécessaire à la défense de l'équipage du navire.

Un règlement prussien publié vers la même époque excepte les provisions « à l'usage du navire même ». Nous devons d'ailleurs faire observer ici qu'il est généralement admis que les armes et les munitions que le navire neutre transporte pour ses propres besoins ne sont pas regardées comme contrebande de guerre.

Une instruction italienne du 20 juin 1866 (article 8) ajoute à l'énumération des objets de contrebande les dépêches et la correspondance officielle, « généralement tout ce qui sans manipulation peut servir à l'armement immédiat sur mer ou sur terre » ; et par un traité conclu avec les Etats-Unis le 26 février 1871, l'Italie prohibe comme contrebande de guerre « toute espèce d'armes et d'instruments en fer, en acier et en cuivre, et tous autres matériaux manufacturés, préparés et faits expressément pour la guerre sur terre ou sur mer ».

D'après le règlement russe de 1869, on entend par contrebande les objets à désigner d'avance à l'ennemi, propres à le combattre immédiatement ; il faut ajouter la correspondance officielle de l'Etat ennemi, les troupes transportées sur les navires neutres et destinées à l'ennemi ; et un ukase du 15 mai 1877 résume l'énumération des objets de contrebande par ces mots : « en général tous les objets destinés aux troupes de terre ou de mer ».

L'instruction française du 25 juillet 1870 comprend dans la contrebande une certaine liste d'objets et tous instruments quelconques fabriqués à l'usage de la guerre ; elle ordonne d'arrêter les bâtiments marchands français, ainsi que les neutres, transportant pour le compte de l'ennemi des objets de contre-

bande, des dépêches officielles des troupes de terre ou de mer*.

§ 2739. De ce qui précède, on peut conclure qu'il existe deux sortes de contrebande de guerre : la contrebande *absolue*, c'est-à-dire généralement reconnue en principe comme telle par l'accord public ou tacite des puissances, partout établie sur des bases à peu près immuables et dans des limites constantes, et la contrebande *conventionnelle* ou celle qui est dénoncée par des conventions ou des déclarations particulières, des règlements spéciaux, variables par conséquent suivant les circonstances, les besoins, les engagements mutuels des parties.

Contrebande *absolue*, et contrebande *conventionnelle*.

Cette distinction a été sanctionnée par la pratique et par des traités entre différentes nations ; nous mentionnerons notamment le premier traité de commerce conclu entre l'Angleterre et les Etats-Unis, lequel remonte au 4 novembre 1786.

La liste de la contrebande absolue comprise dans ce traité offre cela de remarquable qu'elle s'est maintenue depuis presque sans aucune variante, et nous la retrouvons à peu près dans les mêmes termes dans le traité de commerce du 17 août 1827 entre l'Angleterre et le Brésil, dont l'article 18 est ainsi conçu :

« Afin de régulariser ce qui doit être à l'avenir réputé contrebande de guerre, il est convenu que sous ladite dénomination seront compris toutes les armes et les instruments servant aux fins de la guerre par terre ou par mer, tels que canons, mousquets, mortiers, pétards, bombes, grenades, gargousses, saucissons, affûts de canon, appuis de mousquets, bandoulières, poudre, mèches, salpêtre, boulets, piques, épées, casques, cuirasses, hauberts, lances, javelots, harnais de chevaux, fourreaux, ceinturons, et en général tous autres accessoires de guerre, ainsi que bois pour construction de navires, goudron ou résine, cuivre en feuilles, voiles, chanvre et cordages, et généralement tout ce qui peut servir directement à l'équipement de navires, le fer non forgé et les planches de sapin étant seuls exceptés ; tous les articles ci-dessus sont par les présents déclarés être objets de contrebande toutes les fois qu'on tente de les porter à un ennemi. » Le changement qu'il y a à signaler entre ce traité et celui de 1796 avec les Etats-Unis consiste dans la substitution des mots : « tout ce qui peut servir directement à l'équipement *de navires de guerre* », au lieu des mots : « tout ce qui peut servir directement à l'équipement de navires ».

*Funck Brentano et Sorel, *Précis*, p. 417; Bulmerincq, *Revue de droit int.*, 1879, p. 612; Bluntschli, § 804.

La dernière partie du même article du traité entre les Etats-Unis et l'Angleterre reconnaît les provisions et d'autres articles comme devenant contrebande dans certains cas en vertu du droit des gens existant :

« Et attendu que la difficulté de s'entendre sur les cas précis où seuls les provisions et autres articles qui ne sont pas en général de contrebande peuvent être regardés comme en étant rend opportun de se prémunir contre les inconvénients et les malentendus qui pourraient en provenir, il est de plus convenu que toutes les fois que ces articles devenant ainsi de contrebande selon le droit des gens existant seront pour cette raison saisis, ils ne seront pas confisqués ; mais leurs propriétaires seront promptement et complètement indemnisés, et les capteurs, ou en leur absence le gouvernement sous l'autorité duquel ils agissent, paieront aux capitaines ou aux armateurs dudit navire la valeur totale de tous les articles avec un bénéfice mercantile raisonnable, ainsi que le fret et aussi les dommages causés par une telle séquestration *. »

Classification des marchandises ou articles de contrebande.

§ 2740. Dans l'impossibilité de déterminer avec précision et comme règle générale de droit les marchandises dont le trafic comporte des restrictions absolues en temps de guerre, nous essaierons du moins d'énumérer ici celles qui sont le plus habituellement classées parmi les articles de contrebande **.

Blé, farine et autres substances alimentaires.

§ 2741. En commençant par les marchandises d'un usage douteux, *usus ancipitis*, nous remarquons que, se fondant toujours sur la prétendue nécessité de faire à l'ennemi le plus de mal possible, on a regardé comme trafic illicite celui du blé, de la farine et en général de toutes les denrées alimentaires. En réalité pourtant, sauf les cas de blocus ou d'investissement de places fortes, cette pratique n'est guère suivie que pour combattre des révolutions intestines contre des insurgés n'ayant pas à proprement parler le titre de belligérants ou d'ennemis étrangers ; car ni le caractère des guerres actuelles ni le mode selon lequel se poursuivent de nos jours les opérations militaires ne justifient, du moins chez les peuples civilisés, l'adoption de telles mesures extrêmes. Ainsi, lorsque le roi de Danemark Frédéric IV voulut empêcher l'importation de vivres en Suède, toutes les nations, y compris l'Angleterre, élevèrent de vives protestations. Nous nous croyons fondés à poser en principe

* Twiss, *War*, § 145.

** Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 127 et seq. ; Heffter, § 160 ; Duer, lect. 7, § 12 ; Halleck, ch. XXIV, § 19 ; Manning, pp. 301, 302.

que, sauf l'exception de blocus ou de siège, le commerce des denrées alimentaires reste essentiellement libre en temps de guerre *.

§ 2742. Les arguments que l'on a fait valoir pour interdire en temps de guerre les envois d'espèces monnayées et de métaux précieux sont les mêmes que ceux qui ont été invoqués pour restreindre le commerce des vivres. Envisagée dans son rôle économique, la monnaie n'est que l'instrument général des échanges et échappe dès lors à l'application des lois de la guerre. Métaux précieux.

D'un autre côté, classer les métaux précieux parmi les articles de contrebande revient à conférer des pouvoirs illimités aux belligérants et à reconnaître que la guerre sape par la base jusqu'aux relations internationales que les combattants entretiennent avec les neutres.

Il va sans dire néanmoins que le principe général que nous énonçons ici doit se coordonner avec les règles d'une sévère neutralité, et cesserait d'être applicable, si un pays resté en dehors de la lutte prétendait s'en prévaloir pour alimenter la guerre en fournissant à l'un ou à l'autre des belligérants des subsides déguisés sous forme d'emprunt, d'envois d'espèces monnayées ou de lingots **.

§ 2743. C'est la doctrine qu'on doit appliquer à l'emprunt contracté en 1832 par le prince portugais Dom Miguel, expressément pour soutenir son usurpation contre le gouvernement légitime de la reine Dona Maria. Il ressort en effet des faits que nous avons exposés (voir tome I, livre II, *Souveraineté des Etats*), que les souscripteurs de l'emprunt savaient très bien qu'en prêtant à Dom Miguel ils fournissaient des fonds à l'un des belligérants en présence et que ces fonds, espèces ou valeurs, par cette raison que l'argent est le nerf de la guerre, étaient de bonne prise, s'ils venaient à tomber dans les mains de l'autre belligérant. Emprunt Dom Miguel. 1832.

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 130-134 ; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 191 ; Pistoye et Duverdy, *Traité*, tit. 6, ch. II, sect. 3 ; Massé, t. I, § 208 ; Duer, lect. 7, §§ 15-17 ; Moseley, p. 87 ; Hosack, *The rights*, pp. 20, 21 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 140-143 ; Manning, pp. 293 et seq. ; Halleck, ch. XXIV, § 24 ; Heffter, § 160 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 4 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XV ; Azuni, t. II, ch. II, art. 2, § 29 ; Lampredi, pte. 1, §§ 7 et 9 ; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. I, § 5 ; Heineccius, *De navibus*, §§ 8, 9 ; Hubner, pte. 2, ch. I ; Loccenius, tit. 1, cap. IV, n° 9 ; Hall, *International law*, p. 584 ; Diaz Covarrubias, *Bluntschli*, § 819 ; Perels, *Droit maritime*, p. 277.

** Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp, 129, 130 ; Massé, t. I, § 208 ; Heffter, § 160 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 265 ; Moseley, pp. 73-76 ; Manning, pp. 285-287.

Le gouvernement de la reine, en s'en emparant, n'avait donc exercé qu'un droit de main-mise qu'on ne saurait lui contester, et ces fonds, une fois en sa possession, étaient devenus sa propriété légitime, à l'abri de toute revendication, puisqu'il les avait saisis sur un adversaire qui les destinait à le combattre.

Emprunt Morgan. 1870.

C'est en vertu de la même doctrine que le parquet de Berlin intenta, en 1870, une action contre certains banquiers qui avaient souscrit à l'emprunt français dit Morgan.

Toiles et draps pour le vêtement des troupes.

§ 2744. Hubner admet que les toiles et les draps destinés à l'habillement des troupes soient classés parmi les articles prohibés; faute de pouvoir citer aucun traité qui leur attribue ce caractère, il appuie son opinion non sur la nature propre de ces deux produits, mais uniquement sur leur destination et sur celle du navire qui les transporte. Nous ne saurions partager cette manière de voir, parce que les effets d'habillement ne peuvent être considérés comme des instruments nécessaires à la guerre, qu'ils sont étrangers à la véritable notion de la contrebande, et que le fait accidentel de leur transport ne saurait avoir pour conséquence d'altérer leur caractère essentiellement pacifique et licite *.

Munitions navales.

§ 2745. Parmi les questions relatives à la contrebande de guerre, il en est peu qui aient soulevé autant de débats que le caractère licite ou illicite des bois de construction, du chanvre, de la laine, du goudron, du fer, du cuivre en feuilles, de la poix, de la résine, etc.

Opinion des auteurs : Hautefeuille.

§ 2746. « Les munitions navales, dit Hautefeuille, ne sont pas des instruments de guerre; elles ne peuvent en aucun cas être employées à la guerre dans l'état où le commerce les fournit au belligérant. Pour devenir de quelque utilité dans les opérations militaires, il est indispensable qu'elles soient mises en œuvre par le nouveau possesseur; que, travaillées et réunies ensemble pour former un seul tout complexe, elles perdent complètement leur forme primitive. Elles ne possèdent donc pas le second caractère spécial de la contrebande. La première ne se rencontre pas davantage dans ces matériaux. Il est en effet évident que les bois de construction, le fer brut, le cuivre en feuilles, le chanvre, les toiles à voiles ne sont pas propres à l'attaque ou à la défense, qu'ils ne peuvent en aucun cas servir à faire une blessure à l'ennemi ni être employés contre lui comme moyen direct de nuire. Les matériaux propres

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 134-136 ; Hubner, t. I, pte. 2, ch. I, § 5; Desjardins, *Droit com. maritime*, t. I, § 24, p. 59.

à la construction, au radoub et à l'armement des vaisseaux, et ici le mot armement est pris dans un sens maritime, ne réunissent donc pas les caractères constitutifs de la contrebande... Je puis donc conclure que d'après le droit des gens primitif ils ne peuvent être compris parmi les objets prohibés. » C'est là, il faut bien le reconnaître, une opinion toute personnelle, n'ayant d'autre autorité que celle de son auteur ; car en fait presque toutes les nations prohibent en temps de guerre comme illicite le trafic des objets rangés dans la catégorie des munitions navales.

Hubner et Galiani divisent ces objets en deux classes, dont la première comprend les mâtures, les bois de construction, les ancres, les câbles, etc., propres aux grands vaisseaux de guerre ; la seconde, les objets servant aux bâtiments de dimensions moindres. Ils refusent à cette dernière catégorie le caractère de contrebande, qu'ils attribuent exclusivement à la première. Nous dirons de cette distinction, comme de l'opinion de Hautefeuille, qu'elle est essentiellement arbitraire, peu logique, et qu'elle n'a été consacrée par aucune stipulation conventionnelle. Hubner s'est d'ailleurs montré inconséquent avec lui-même, puisqu'il admet que les navires de flottille construits sur territoire neutre pour le compte de l'un des belligérants sont susceptibles d'être capturés quand ils sont rencontrés en cours de voyage vers un port ennemi. Hubner. Galiani.

§ 2747. La juridiction des Cours d'amirauté anglaises condamne uniformément comme de bonne prise tous les objets propres à la construction et à l'équipement des navires de guerre, grands ou petits, sauf stipulations contraires dans les traités *. Jurisprudence anglaise.

§ 2748. Les envisageant au même point de vue que les marchandises qui réclament une transformation industrielle pour être utilisées à la guerre, Hautefeuille soutient que le trafic des matières brutes nécessaires à la fabrication des armes et des munitions doit être libre. Par contre, Woolsey étend la définition de la contrebande de guerre à tout ce qui entre dans la composition des Matières premières pour la fabrication des armes et des munitions.

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 136-146 ; Wheaton, *Elem.*, pte. 4, ch. III, § 24, ; Heffter, § 160 ; Massé, t. I, § 208 ; Fiore, t. II, p. 441 ; Bluntschli, § 805 ; Duer, v. I, lect. 7, §§ 12, 13 ; Phillimore, *Com.*, v. III, pp. 359 et seq. ; Halleck, ch. XXIV, §§ 21, 22 ; Moseley, pp. 57-64 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 139 ; Wildman, v. II, p. 212 ; Manning, p. 287 ; Cussy, *Phases*, liv. I, tit. 3, § 14 ; Rayneval, *De la liberté*, t. II, p. 108 ; Vattel, *Le droit*, liv. III, ch. VII, § 112 ; Hubner, t. I, pte. 2, ch. I, §§ 5, 10 ; Galiani, ch. IX, § 4, art. 9 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 4 ; Polson, pp. 62, 63 ; Hosack, pp. 16 et seq. ; Perels, *Droit maritime*, p. 217 ; Boeck, *Propriété privée*, § 627 ; Hall, *International law*, p. 381 ; Testa, *Droit maritime*, p. 212.

munitions de guerre, et dès lors, s'il s'agit de la poudre par exemple, non seulement au soufre et au salpêtre, mais au charbon, qui sert également à des usages essentiellement pacifiques, et, s'il s'agit des armes proprement dites, au fer, qui est un métal d'un usage universellement nécessaire.

Ici encore le droit conventionnel est contraire aux opinions du premier de ces auteurs; car il est peu de traités (1) qui n'excluent nommément du trafic licite le salpêtre, le soufre et même le charbon. Il n'est pas jusqu'au coton, ce textile industriel par excellence, qui ne doive perdre son caractère licite, lorsqu'une action chimique lui a donné les propriétés d'une matière explosible pouvant remplacer la poudre à canon *.

Machines à vapeur et charbon de terre.

§ 2749. L'application de la vapeur aux navires comme force motrice a complètement transformé la marine militaire, et par suite les guerres maritimes. Aussi, quoique dans la plupart des traités modernes les machines à feu et leurs accessoires, arbre de couche, aubes, hélices, balanciers et chaudières, figurent en général parmi les mécaniques et les engins industriels, il semble difficile de soustraire à l'application des principes régissant la contrebande de guerre les gigantesques appareils qui font désormais partie intégrante de tout bâtiment armé, alors surtout qu'il y a lieu de les croire destinés aux arsenaux ennemis. A défaut de stipulations conventionnelles expresses, on peut invoquer plus d'un règlement particulier, qui, au point de vue du commerce illicite, place les

(1) Parmi ces traités se trouvent ceux d'Utrecht en 1713 (Dumont, t. VIII, pte. 1, pp. 345, 351, 362, 377, 400, 409; *Savoie*, t. II, p. 281; Hertslet, v. II, p. 204; Cantillo, p. 127); de 1667 entre la Suède et la Hollande (Dumont, t. VI, pte. 1, pp. 37, 39); de 1778 entre la France et les Etats-Unis (Elliot, v. I, p. 34; *State papers*, v. V, p. 6; Martens, 1re édit., t. I, p. 685; 2e édit., t. II, p. 587); de 1786 entre la France et la Grande-Bretagne (De Clercq, t. I, p. 146; Martens, 1re édit., t. II, p. 680; 2e édit., t. IV, p. 155; *State papers*, v. III, p. 342); et ceux de 1780 et 1781, qui servirent de base à la neutralité armée (Martens, 1re édit., t. II, pp. 103, 110, 117, 130; t. IV, pp. 357, 369, 375, 404; 2e édit., t. III, pp. 189, 198, 215, 245, 252; Neumann, t. I, p. 273).

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 147, 151; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. x; Azuni, t. II, ch. II, sect. 5, p. 192; Tetens, *Considérations*, sect. 3, §§ 3-5; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 186 et seq.; 190, 191; Heffter, § 160; Massé, t. I, § 207; Bluntschli, §§ 803, 805; Fiore, t. II, p. 441; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 4; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XV; Moseley, pp. 45-48; Halleck, ch. XXIV, § 20; Manning, p. 284; Polson, p. 63; Hosack, p. 18; Dalloz, *Rép.*, tit. *Prises maritimes*, sect. 3, art. 2; Lawrence, *Elem. by Wheaton*, note 229; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 226; *Revue de droit int.*, 1875, p. 607; Perels, *Droit maritime*, p. 275.

machines à vapeur sur la même ligne que les armes et les munitions.

En est-il de même du charbon de terre? Cette question a une très grande portée, et est loin encore d'avoir reçu dans la pratique internationale une solution uniforme. En effet, la houille reçoit de nos jours des applications si multiples, soit pour les usages domestiques, soit pour les besoins industriels, soit pour l'alimentation de la marine à vapeur marchande, qui tend de plus en plus à se substituer à l'ancienne marine à voiles, qu'il n'est plus possible, sans s'exposer à léser des intérêts tout pacifiques, d'envisager ce combustible au seul point de vue des services qu'il peut rendre à la marine militaire ennemie.

La France et la plupart des Etats secondaires se sont, sous ce rapport, écartés résolument des anciens errements et ont formellement proclamé qu'ils n'entendaient pas faire rentrer la houille parmi les articles qualifiés de contrebande de guerre (1).

Quant à la Grande-Bretagne, elle procède relativement à la houille, cette vaste et fructueuse branche de son commerce d'exportation, comme elle l'a fait pour les armes et les munitions. En principe, elle classe le charbon de terre parmi les articles de commerce licite et refuse d'en interdire l'exportation quand elle n'est pas elle-même engagée dans un conflit extérieur. C'est le parti auquel elle s'est arrêtée en 1870 durant la guerre entre la France et l'Allemagne, malgré les vives réclamations élevées à ce sujet par le cabinet de Berlin. Seulement par un scrupule peut-être exagéré de ses devoirs comme puissance neutre, elle a en même temps déclaré que les expéditions de houille sortant de son territoire devaient se faire directement, à destination de ports ennemis ou neutres, par navires marchands et non par transports militaires, et qu'elles ne pourraient servir à renouveler en pleine mer les approvisionnements des escadres ou des croiseurs belligérants.

Toutes les fois, au contraire, qu'il est lui-même engagé dans une guerre, le gouvernement anglais non seulement n'hésite pas à frapper de prohibition la sortie de la houille, mais encore il se croit autorisé à qualifier le combustible minéral de contrebande *accidentelle*, et à ce titre, il en fait opérer la saisie par ses croiseurs, quand ils peuvent constater qu'il a une destination ennemie. C'est,

(1) Voir les notes insérées dans le *Moniteur universel* du 29 mai 1859, et dans le *Journal officiel* de 1870 lors des guerres d'Italie et d'Allemagne.

comme on le voit, l'application de l'ancienne règle de « l'usage douteux (*usus ancipitis*) » : c'est la pratique que l'escadre anglaise de la mer Noire a suivie pendant la guerre d'Orient.

Les puissances maritimes de second ordre, qui consomment plus de houille qu'elles n'en produisent elles-mêmes, ont un intérêt majeur à se guider sur ce point d'après les principes admis et proclamés par la France ; mais comme elles n'ont pas eu depuis nombre d'années de grandes guerres à soutenir, elles ne se sont pas trouvées en mesure de proclamer leurs vues à cet égard et surtout de faire connaître si éventuellement elles n'exigeraient pas une réciprocité de procédés de la part des belligérants avec lesquels elles entreraient en lutte.

Quant aux Etats-Unis, dont la jurisprudence maritime a tant d'analogie et de points de contact avec celle du Royaume-Uni, on n'est guère exposé à se tromper en supposant qu'en cas de guerre ainsi que dans une situation de complète neutralité, ils se conformeraient exactement à la pratique consacrée en Angleterre *.

Bêtes de somme.

§ 2750. La prohibition qui pèse sur le commerce des bêtes de trait et de somme ne comprenait à l'origine que la race chevaline à cause de son utilité exceptionnelle pour la cavalerie et l'artillerie (1) ; mais de nos jours on l'a étendue aux ânes et surtout aux mulets, si fréquemment employés pour les besoins des ambulances et des transports dans les pays de montagnes.

Hautefeuille soutient qu'on ne doit pas considérer comme contrebande de guerre les animaux, quels qu'ils soient, servant au transport des marchandises **.

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 151-154 ; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 232 ; Heffter, § 160 ; Bluntschli, § 805 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 266 ; Halleck, ch.XXIV, §§ 21, 22 ; Moseley, pp. 68, 71 ; Lawrence, *Elem. by Wheaton*, note 229 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, § 226 ; Ott, *Droit de Klüber*, pp. 364, 365 ; Hall, *International law*, p. 581 ; Perels, *Droit maritime*, p. 276.

(1) Cependant il y a des traités qui ne défendent pas le commerce des chevaux entre les neutres et les belligérants. On peut citer celui du 20 juin 1766 entre l'Angleterre et la Russie (Wenck, t. III, p. 572 ; Martens, 1re édit., p. 141 ; 2e édit., t. I, p. 390) ; ceux de 1780-82 entre la Russie, la Suède, le Danemark, le Portugal, la Prusse, l'Autriche et la Hollande (Martens, 1re édit., t. II, pp. 103, 110, 117, 130, 208 ; t. IV, pp. 357, 375, 404 ; 2e édit., t. III, pp. 189, 198, 215, 245, 252, 263 ; Neumann, t. I, p. 273 ; Castro, t. III, p. 310) ; et celui du 30 septembre entre la France et les Etats-Unis (De Clercq, t. I, p. 400 ; Elliot, v. I, p. 83 ; Martens, 1re édit., t. VII, p. 484 ; 2e édit., t. VII, p. 96 ; *State papers*, v. VIII, p. 463 ; *Bulletin des lois*, an X, n° 139) ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, p. 155.

** Bluntschli, § 805 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 154-157 ; Galiani,

§ 2751. Si, comme cela est universellement admis, les objets qui peuvent servir à la fois à la guerre et à des usages pacifiques sont considérés comme sujets à capture, qui pourrait contester le droit de confisquer les objets destinés uniquement et directement à la guerre ? Il n'y a donc pas à s'appesantir longuement sur ce sujet pour affirmer que les armes et les munitions de guerre ont toujours été regardées comme étant de commerce illicite. Cette prohibition s'étend à tous les articles de la pyrotechnie militaire *.

Armes et munitions de guerre.

§ 2752. D'après quel critérium peut-on, au point de vue du droit de saisie, déterminer le véritable caractère des produits bruts ou manufacturés susceptibles d'être à volonté utilisés dans un but pacifique ou appropriés aux besoins de la guerre ? A défaut de règle précise et absolue, on a été amené à prendre en considération les circonstances dans lesquelles le produit atteint le territoire ennemi, en d'autres termes son point de destination. Lorsque, par exemple, l'objet est transporté dans un port marchand, dans un de ces grands centres de commerce servant d'entrepôt aux villes industrielles situées dans l'intérieur du pays, tels que Liverpool par rapport à Manchester et le Havre par rapport à Rouen ou à Elbeuf, on admet volontiers la présomption qu'il conservera une destination purement pacifique ou civile. Au contraire, la supposition qu'il sera affecté aux besoins de la guerre et employé à des usages hostiles s'impose naturellement à l'esprit, lorsqu'on voit ce même produit dirigé sur un port militaire, sur un arsenal maritime principalement adonné aux armements de la marine militaire, tels que Portsmouth en Angleterre, le Ferrol et Carthagène en Espagne,

Détermination du caractère de la marchandise par le lieu de sa destination.

Contrebande accidentelle.

pp. 333, 335 ; Hubner, t. I, pte. 2, ch. I, § 5 ; Manning, pp. 284, 285 ; Hall, *Int. law*, p. 579 ; Desjardins, *Droit com. maritime*, t. I, § 24, p. 59 ; Perels, *Droit maritime*, p. 276.

* Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. I, § 5 ; Vattel, *Le droit*, liv. III, ch. IX, § 112 ; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. X ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 24 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, p. 127 ; Cauchy, t. II, pp. 192, 193 ; Massé, t. II, § 207 ; Ortolan, *Règles*, t. II, liv. III, ch. VI ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 229; Duer, v. I, lect. 7, § 12 ; Twiss, *War*, §§ 121 et seq. ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 138 et seq. ; Halleck, ch. XXIV, § 20 ; Manning, pp. 281 et seq. ; Wildman, v. II, p. 211 ; Heffter, § 160 ; Gessner, pp. 70 et seq. ; Klüber, *Droit*, § 288 ; Martens, *Précis*, § 318 ; Fiore, t II, pp. 440 et seq. ; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. II, pp. 396 et seq. ; Garden, *Traité*, t. II, pp. 358, 359 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 4 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XV ; Lampredi, pte. 1, § 9 ; Cussy, *Phases*, liv. I, tit. 3, § 14 ; Moseley, pp. 41 et seq. ; Polson, p. 61 ; Hosack, p. 16 ; Dalloz, *Répertoire*, tit. *Prises maritimes*, sect. 3, art. 2 ; Boeck, *Propriété privée*, § 615.

Brest en France, Kiel en Prusse, Pola en Autriche, ou Norfolk aux Etats-Unis. L'induction tirée du caractère militaire des ports de destination peut parfois acquérir la valeur d'une certitude morale, quand le belligérant a connaissance de projets d'armements que les produits suspects ou de nature mixte seraient propres à faciliter ; mais il faut bien reconnaître que les nations qui, à l'exemple de l'Angleterre et des Etats-Unis, érigent ce calcul de probabilités en règle générale de conduite et capturent sous pavillon neutre ce qu'elles appellent la contrebande de guerre *accidentelle*, cèdent à de regrettables inspirations d'arbitraire et s'exposent à léser des intérêts très respectables, à compromettre des spéculations parfaitement licites et pacifiques.

On juge encore du caractère des marchandises et de l'usage auquel elles doivent être employées par le caractère du port où doit aboutir le navire qui les transporte. Si la destination du navire est ennemie, la destination des marchandises doit être considérée aussi comme ennemie, lors même qu'il ressort des papiers ou d'autres témoignages que les marchandises mêmes n'ont pas pour destination un port ennemi, mais sont destinées à être ultérieurement transportées au delà à un port neutre.

Par contre, si la destination du navire est neutre, la destination des marchandises à bord doit être aussi considérée comme neutre, quoiqu'il ressorte des papiers ou d'autres témoignages que les marchandises mêmes ont une destination ennemie ultérieure, qu'elles doivent atteindre au moyen d'un transbordement, d'un transport par terre ou autrement.

En principe, nous ne saurions nous rallier au système de capture fondé sur le caractère du port de destination des produits qui ne sont pas, comme les armes ou les munitions, directement et exclusivement utilisables pour la guerre. Il nous est difficile de ne pas voir là une réminiscence de l'injuste pratique des blocus sur le papier, et nous trouvons sous tous les rapports plus équitable, plus conforme à la règle du *pavillon couvrant la marchandise*, la jurisprudence des Cours de prises françaises, qui, du moins depuis le premier quart de ce siècle, ont repoussé la théologie anglo-américaine de la contrebande par *induction* et de la confiscabilité à raison des lieux de destination, que ces lieux fussent ou non bloqués. L'amirauté britannique semble toujours imbue à cet égard des idées professées par Sir W. Scott ; car durant la guerre d'Orient tout en admettant que la houille ne faisait pas partie des articles dits de contrebande de guerre, elle s'était réservé le droit de con-

fisquer ce produit sous pavillon neutre lorsqu'il serait saisi à proximité ou à destination d'un port russe, militaire ou marchand *.

Caractère général de la contrebande de guerre.

§ 2753. L'ensemble des considérations que nous venons d'exposer montre suffisamment que le droit international n'est pas encore parvenu à établir de règle générale, universellement acceptée et respectée, en ce qui concerne le caractère distinctif de la contrebande de guerre. La difficulté à cet égard provient à la fois de ce que les rigueurs qui frappent ce genre de trafic portent atteinte à la liberté des transactions commerciales, cet irrésistible besoin des peuples modernes, et de ce que la qualification d'articles illicites pour le temps de guerre semble plutôt rentrer dans le domaine de la loi municipale que dans celui du droit des gens. On sera donc vraisemblablement réduit longtemps encore à ne pouvoir se guider en cette matière que d'après les stipulations conventionnelles arrêtées entre certaines puissances, la législation interne consacrée par d'autres, la jurisprudence émanée des Cours de prises les plus en renom, et la doctrine des publicistes qui se sont imposé la noble tâche de faire progresser la science dans la voie des idées les plus libérales, les plus en harmonie avec les inspirations du droit naturel **.

Conditions qui doivent concourir pour la contrebande de guerre.

§ 2754. Le droit de capturer la contrebande de guerre une fois admis, il reste à préciser les conditions de son exercice.

Il ne suffit pas en effet que les objets saisis aient clairement et positivement un caractère illicite ; il faut encore que les Etats engagés dans la lutte, à laquelle ces objets sont supposés devoir servir d'aliment, aient légalement le droit de les appréhender, c'est-à-dire qu'il y ait un lien commun entre le fournisseur neutre et le destinataire belligérant, avec préméditation de nuire aux intérêts de l'autre belligérant ; sans cette condition essentielle le fait de contrebande n'existe pas.

Consommation de l'offense.

§ 2755. D'après la jurisprudence généralement admise, le fait de contrebande remonte au moment même où le navire neutre entreprend son voyage pour transporter des articles illicites à destination d'un port belligérant, la présomption légale étant que l'offense

* Bluntschli, § 806; Heffter, § 160; Hautefeuille, t. II, pp. 222 et seq. ; Kent, *Com.*, v. I, p. 142; Halleck, ch. XXIV, § 23 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 254 ; Duer, v. I, lect. 7, § 14; Wildman, v. II, p. 218 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XV ; Bulmerincq, *Revue de droit int.*, 1878, p. 200; Desjardins, *Droit com. maritime*, t. I, § 24, p. 61 ; Testa, p. 202 ; Boeck, §§ 642 et seq.

** Bluntschli, § 801 ; Heffter, § 160 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 4 ; Pradier-Fodéré, *Grotius*, t. III, pp. 11-14.

est consommée et que sa réalisation finale, c'est-à-dire le débarquement de la cargaison, n'a été empêchée que par une circonstance indépendante de la volonté du coupable.

Telle est la théorie professée notamment par Sir W. Scott, à l'occasion de la capture en août 1800 du navire *The Imina.* « En matière de contrebande, dit ce magistrat, la règle est, à la vérité, que la capture soit faite *in delicto* pendant la traversée à destination de l'ennemi ; mais il n'est pas nécessaire d'attendre que le débarquement ait eu lieu, l'intention de débarquer suffisant pour que le navire soit déclaré de bonne prise. »

Gessner pense que pour prononcer la validité de ces sortes de captures, il faut qu'elles aient été faites en pleine mer et que la destination du navire pour un port ennemi soit établie d'une manière évidente, soit par des pièces de bord, soit par les circonstances de la navigation, soit par toute autre preuve également incontestable *.

Voyages de retour.

§ 2756. En stricte équité, le délit de contrebande accompli heureusement à l'aller ne rend pas au retour le navire passible de capture. L'amirauté britannique admet ce principe d'impunité, mais non d'une manière générale et absolue ; elle se guide plutôt d'après les circonstances de chaque affaire qui lui est soumise, et il lui est arrivé de prononcer des condamnations dans des cas de contrebande transportée d'Europe en Amérique, parce que l'expédition s'était réalisée frauduleusement à l'aide de fausses pièces de bord, et que la cargaison de retour avait été reconnue être le produit du chargement d'aller.

Opinion des publicistes à cet égard.

§ 2757. Wheaton combat avec raison de semblables sentences, en se fondant sur ce que, pour devenir légalement passible de répression, le délit doit exister à l'instant même où la saisie a lieu ; autrement, en effet, la propriété privée demeurerait sujette à confiscation, même après que l'offense eût été réparée ou effacée, et un navire ne pourrait jamais échapper aux conséquences d'un transport d'articles de contrebande.

Halleck invoque la jurisprudence contraire des Cours de prises anglaises, à laquelle la Cour suprême des Etats-Unis semble s'être ralliée en proclamant que l'offense et ses suites pénales embrassent

* Hautefeuille, t. III, pp. 223 et seq.; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 201 et seq.; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 26 ; Duer, v. I, lect. 7, § 7 ; Wildman, v. II, p. 218 ; Heffter, § 161 ; Gessner, p. 119 ; Halleck, ch. XXIV, § 7 ; Moseley, pp. 20 et seq.; Hosack, p. 20 ; Robinson, *Adm. reports*, v. III, p. 168; Hall, *International law*, p. 588 ; Perels, *Droit maritime*, p. 219.

l'achèvement complet du voyage, c'est-à-dire l'aller et le retour. Ortolan et Gessner, dont nous n'hésitons à partager la manière de voir, repoussent la doctrine illibérale et arbitraire de Sir W. Scott, et se rallient pleinement à l'opinion de Wheaton *.

§ 2758. Duer, Halleck, Wildman et Robinson, trop enclins à épouser les théories de l'amirauté anglaise, soutiennent que les marchandises peuvent en cours de voyage perdre le caractère d'illicites et de confiscables, lorsque le lieu de destination a changé de caractère et n'est plus occupé militairement, ou lorsque le navire vient, *bona fide*, à changer sa route pour se rendre non plus dans un port ennemi, mais dans un port neutre. C'est encore là une de ces règles, de ces pratiques arbitraires que l'on prétend en vain étayer sur la nature spéciale de la contrebande de guerre. Pour notre compte, nous trouvons plus rationnelle et plus équitable la doctrine française, qui fait dériver la confiscation des preuves de propriété et de destination ennemies fournies par les pièces trouvées à bord de la prise au moment de la capture **. Changement de caractère.

§ 2759. Les transports d'articles illicites que le neutre opère par cabotage entre deux ou plusieurs ports de l'un des belligérants sont considérés comme favorisant indûment les intérêts ennemis, et placés à ce titre sur la même ligne que les expéditions de contrebande de guerre sorties directement de port neutre. Sir W. Scott et la plupart des publicistes, préoccupés avant tout du caractère hostile du lieu de destination, refusent de tenir compte des intérêts neutres qui peuvent être engagés dans la propriété de la marchandise, et ils rendent cette marchandise passible de confiscation comme dans le cas de transport venu en droite ligne d'un territoire neutre. Commerce de cabotage entre ports ennemis.

La Déclaration du congrès de Paris du 16 avril 1856 pourrait d'autant moins être invoquée dans l'espèce pour empêcher la capture de la cargaison, que l'opération est intrinsèquement coupable, illicite, et que dans la zone maritime où elle s'accomplit le neutre est hors d'état d'alléguer le prétexte d'ignorance ou de bonne foi ***.

* Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 26 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 201-203 ; Hautefeuille, t. III, pp. 222 et seq.; Gessner, pp. 122, 123 ; Heffter, § 161 ; Duer, v. I, lect. 7, §§ 7, 8 ; Halleck, ch. XXIV, § 8 ; Wildman, v. II, p. 219 ; Polson, p. 64 ; Hosack, p. 23 ; Fiore, t. II, p. 444 ; Robinson, *Adm. reports*, v. II, p. 343 ; v. III, p. 168; Boeck, § 647.

** Duer, v. I, lect. 7, § 10 ; Wildman, v. II, p. 211 ; Halleck, ch. XXIV, § 10 ; Robinson, *Adm. reports*, v. IV, p. 68.

*** Hautefeuille, *Des droits*, t. III, p. 225 ; Duer, lect. 6, § 16 ; lect. 7, § 9 ; Halleck, ch. XXIV, § 9 ; Wildman, v. II, p. 218 ; Robinson, *Adm. reports*, v. III, p. 167.

Trafic entre ports neutres.

§ 2760. Les articles de contrebande de guerre exportés d'un port neutre à destination d'un autre port également neutre sont-ils saisissables ?

Bluntschli en justifie la confiscation dans les cas où il est prouvé que les navires ou les marchandises ne sont expédiés à destination d'un port neutre que pour mieux venir en aide à l'ennemi.

Cette question a été longuement et vivement débattue à l'occasion de la capture des navires neutres le *Commercen* et le *Springbok*.

Cas du navire suédois le *Commercen*.

§ 2761. Le premier de ces navires, qui était suédois, portait dans la Péninsule Ibérique une cargaison d'orge et d'avoine destinée à l'armée alliée anglo-espagnole. Il fut capturé par un corsaire nord-américain, comme étant employé au service d'un pays en guerre avec les Etats-Unis, bien que la Suède fût alors en paix avec toutes les puissances coalisées contre la France. La cargaison, considérée comme ennemie, fut confisquée avec perte de fret pour le navire par la Cour suprême de Washington, qui décida qu'un transport effectué par un neutre dans de semblables conditions constituait une opération illicite. La sentence portait, entre autres conclusions, que, selon la jurisprudence établie par l'amirauté anglaise, le fait de s'occuper d'approvisionnements pour compte de l'ennemi et celui de transporter des militaires en activité de service ou des dépêches étaient des actes hostiles entraînant de plein droit la confiscation. La destination neutre du navire, ajoutait-elle, ne saurait changer le caractère intrinsèque de l'opération. On a beau alléguer que le bagage n'avait pas pour but direct de soutenir et d'alimenter la lutte engagée entre l'Angleterre et les Etats-Unis ; il n'en est pas moins évident que dans l'espèce on tendait indirectement au même résultat, puisqu'on accroissait les forces de l'ennemi ; en d'autres termes, on faisait subrepticement ce qu'il n'avait pas été permis d'exécuter d'une manière franche et ouverte. Si les mêmes faits s'étaient produits sur un autre terrain, aurait-on admis qu'un neutre pût de bonne foi ravitailler des croiseurs ennemis sur les côtes de l'Amérique, ou amener des provisions à une escadre anglaise réunie à Bordeaux, par exemple, pour entreprendre une expédition armée contre les Etats-Unis? Les défenseurs du *Commercen* essayèrent d'établir une distinction entre la guerre que les coalisés faisaient alors à la France et la lutte que l'Angleterre soutenait contre ses colonies insurgées ; mais la Cour de Washington leur répondit que, sans préjuger en rien les droits souverains du roi de Suède, les navires portant pa-

villon suédois revêtaient légalement le rôle de navires ennemis par le seul fait de s'employer au service de la Grande-Bretagne ou de transporter des denrées ou des produits destinés aux besoins immédiats de ses armées.

§ 2762. Pendant le cours de la guerre de sécession aux Etats-Unis, le 3 février 1863, le navire anglais *Springbok*, expédié de Londres à destination de Nassau, port neutre, avec une cargaison de marchandises diverses, fut capturé par le croiseur nord-américain *Sonora*, aux environs de l'île de la Providence, comme soupçonné d'avoir à bord des effets d'équipement militaire et d'autres objets appartenant aux insurgés sudistes. Le *Springbok* ayant été amené à New-York, la cause fut instruite devant un tribunal de prises, qui décida que les marchandises de contrebande trouvées à bord, ainsi que le reste du chargement et le navire lui-même, étaient de bonne prise. Le juge Betts résuma en ces termes les principes de sa sentence : « Lorsque, dès la sortie du port neutre, les articles de contrebande sont destinés à l'ennemi, ils sont légalement passibles de confiscation ; lorsque en fait ces articles doivent être livrés et débarqués sur un point autre que celui spécifié dans les pièces de bord, et qu'ils y sont réellement mis à terre et vendus, ce changement dans la destination déclarée à la sortie emporte confiscation ; la répartition d'un chargement de marchandises illicites en plusieurs lots, transportés successivement à destination par des navires différents, ne détruit pas l'unité de l'opération primitive, laquelle subsiste intacte malgré les transbordements successifs auxquels elle a pu donner lieu ; la subdivision par lots et l'emploi de plusieurs navires ne peuvent en effet avoir pour conséquence de rendre légitime et innocent ce qui, opéré en bloc, en une seule fois et par un seul bâtiment, aurait été défendu comme illicite.

Cas du *Springbok*.

Sentence du juge Betts.

« Que le navire doive simplement faire escale dans un port neutre et continuer ainsi son voyage vers un port ennemi, ou que le chargement doive être transbordé dans le premier port pour de là être réexpédié à destination du second, l'acte n'en constitue pas moins une infraction aux règles établies ; et dans les deux cas il y a réellement une opération unique et complète depuis le point de départ jusqu'au lieu final de destination.

« La présence à bord d'un navire neutre d'une certaine quantité de marchandises illicites rend saisissable la totalité de la cargaison, et la capture peut en être prononcée aussi bien avant son arrivée dans le port intermédiaire d'escale que pendant son trajet du port neutre au port ennemi de destination. »

« Il est conforme aux règles générales du droit que la saisie des objets de contrebande soit étendue à la portion licite du chargement, lorsqu'il est établi que l'ensemble du chargement appartient à un seul et même propriétaire. »

Pour déclarer également de bonne prise la coque du *Springbok*, le juge Betts se fonda sur ce que le droit international moderne sanctionne la condamnation des navires employés au transport dans les deux cas suivants : 1° lorsque le bâtiment et la cargaison appartiennent au même propriétaire ; 2° lorsque la destination réelle de la contrebande saisie a été intentionnellement dissimulée. Le *Springbok* et sa cargaison n'appartenaient sans doute pas à une seule et même personne ; mais la destination avouée du chargement était fictive, puisque avant d'arriver à Nassau les marchandises devaient en réalité être réexpédiées vers un port ennemi.

D'un autre côté, la sentence admettait que le capitaine du *Springbok* n'ignorait pas quelle était la destination véritable de sa cargaison ; qu'il avait quitté Londres sans se munir des factures et des manifestes exigés par les usages du commerce, et qu'il colorait cette négligence par des excuses de nature à corroborer le soupçon de mauvaise foi.

Finalement, la décision de première instance ayant prononcé la confiscation non seulement des articles de contrebande trouvés à bord, mais encore de toute la portion licite du chargement qui appartenait à la même personne et du navire auquel le transport en avait été confié, les propriétaires intéressés en appelèrent à la Cour suprême de Washington, qui annula le jugement en ce qui concernait le navire et le confirma quant à la confiscation de la cargaison. C'est à tort, suivant nous, que la presse périodique, en s'occupant de cette grave affaire, a cherché à y rattacher des considérations de fiscalité, en montrant que le navire relâché pouvait valoir une trentaine de mille francs, tandis que la cargaison confisquée représentait une valeur de 1,650,000 francs. En réalité, le point débattu dans l'espèce portait exclusivement sur une question des plus délicates du droit de prise et à l'égard de laquelle la valeur des objets capturés ne pouvait ni ne devait exercer la moindre influence (1).

Opinion des avocats de la couronne : Phillimore, Sir W. Atteston et Sir R. Palmer.

§ 2763. Ainsi déboutés dans leurs instances, les ayants droit réclamèrent l'intervention du cabinet de Londres afin d'obtenir une indemnité du gouvernement de Washington. Le *Foreign office*, après avoir quelque temps hésité à intervenir, finit par soumettre

(1) Voir le *Mémoire diplomatique*, du 23 avril 1868.

la demande aux avocats de la couronne, M. Phillimore, Sir W. Attes-ton et Sir R. Palmer.

Ces jurisconsultes déclarèrent, le 13 mars 1863, la saisie nulle et non avenue. « Rien, disent-ils, ne justifie la saisie de la barque *Spring-bok* et de sa cargaison, et le gouvernement de Sa Majesté serait fondé à réclamer la restitution immédiate du navire et de sa cargaison, sans se soumettre à aucune sentence de la Cour des prises américaine. »

Ce préavis fut transmis par Lord Russell au ministre de la Grande-Bretagne à Washington*.

§ 2764. Le 14 janvier 1868, deux jurisconsultes anglais, MM. V. Harcourt et Mellish se prononcèrent dans les termes suivants : Opinion de V. Harcourt et Mellish.

« Nous reconnaissons que la loi a été interprétée fidèlement dans le jugement de la Cour suprême des États-Unis et que la justice en est évidente, si le chargement pris en Angleterre devait effective-ment être transbordé à Nassau pour être ultérieurement conduit dans un port ennemi. Par contre, si, comme le prétendent les ré-clamants, l'embarquement de la cargaison a eu lieu sans autre in-tention que celle de la remettre au consignataire de Nassau pour être vendue *bona fide* par ses soins, il n'y avait pas lieu à confis-cation, alors même qu'elle se serait composée intégralement d'ob-jets de contrebande de guerre, ou que les acheteurs de Nassau l'auraient acquise avec l'arrière-pensée de la réexpédier à l'ennemi. La première observation que nous ferons, c'est que toutes les fois qu'un navire semble réellement et de bonne foi destiné à un port neutre (et c'est ici le cas), c'est aux capteurs à fournir la preuve claire et concluante du contraire. La Cour suprême de Washington a dit avec raison que la confiscation doit reposer sur la destination primitive et originaire du chargement ; mais quand on examine de près les arguments invoqués à l'appui de la condamnation, on voit qu'ils sont inexacts en fait et erronés en droit.

« Ainsi le premier argument affirme que le port de Nassau n'é-tait pas le lieu de destination réelle ; il ne repose que sur la forme irrégulière des connaissements, qui ne spécifiaient pas le contenu des colis et ne désignaient les consignataires que sous la simple qua-lification de *représentants autorisés*, laquelle est invoquée comme preuve qu'il s'agissait de dissimuler les destinataires véritables. Or nous avons sous les yeux une déclaration des principaux courtiers royaux de Londres, qui est d'accord avec notre expérience person-nelle et atteste que les documents en question sont libellés dans la

* Gessner, *The case of the Springbok*, p. 10.

forme usitée et requise pour un port comme celui de Nassau. Il est vraisemblable que le tribunal a été induit en erreur par cette circonstance que les chargements pour les ports des États-Unis requièrent des indications plus détaillées pour satisfaire aux exigences des douanes américaines ; mais comme les connaissements incriminés sont de tout point réguliers et conformes au libellé usité pour les ports des colonies anglaises, on prétendrait à tort en inférer une présomption d'intention frauduleuse.

« Le deuxième argument dont on s'est prévalu consiste à prétendre que les intéressés ne pensaient pas à réaliser la vente de leurs marchandises à Nassau même, puisque la cargaison devait être délivrée *à ordre*. Il est certain que le connaissement ainsi libellé signifiait le contraire *d'une vente quelconque déjà effectuée dans ce port ;* mais ce n'est pas là la thèse soutenue par les réclamants, qui affirment simplement avoir expédié les marchandises à un agent chargé d'en poursuivre la vente. Or, du moment qu'il en est ainsi, la forme des connaissements est des plus régulières. Nous pensons donc que, sur ces deux points importants la sentence a pris pour base une interprétation fautive des faits.

« La Cour suprême s'appuie également sur le caractère et la composition de la cargaison pour en déduire que la destination finale ne pouvait pas être Nassau. Ce point, sur lequel la sentence insiste tout particulièrement, nous semble reposer sur une erreur manifeste. Le fait qu'une partie du chargement, voire même la totalité, constituait un cas de contrebande, loin de prévaloir contre la destination déclarée, la prouve indirectement, parce qu'il était beaucoup plus plausible d'expédier de la contrebande de guerre vers le port neutre de Nassau que vers les ports des belligérants. D'autre part, le commerce d'un neutre avec Nassau ne pouvait en aucun cas être qualifié d'illicite. Si A livre dans un lieu un chargement de fusils avec l'intention de le vendre sur place, ces armes ne peuvent être confisquées sous le prétexte que le vendeur doit s'attendre à ce que B les achètera pour les réexpédier dans un port belligérant. La nature du chargement ne justifie donc pas, à nos yeux, l'induction de la Cour suprême que le chargeur ne les a pas expédiées de Londres pour les vendre à Nassau.

« Le dernier argument invoqué par la Cour de Washington pour démontrer si l'on avait eu ou non l'intention de réaliser à Nassau même la vente *bona fide* des marchandises saisies est également fondé sur une appréciation erronée des faits. La Cour dit en effet : « Si ces circonstances sont considérées comme insuffisantes pour

« autoriser une conclusion péremptoire et absolue, on trouve une « présomption bien plus forte dans la présence à Nassau du navire « la *Gertrudis*, évidemment destiné à forcer le blocus des ports « sécessionnistes après avoir effectué le transbordement des mar- « chandises que le *Springbok* devait amener. Tout autorise à penser « que le premier de ces navires avait été expédié à la Provi- « dence pour y attendre l'arrivée du second. Or ce point particu- « lier, dont le tribunal américain s'est fait une arme pour donner de « la consistance à ses inductions, est complètement erroné ; car le « navire *Gertrudis*, loin d'attendre à Nassau l'arrivée du *Spring-* « *bok*, se trouvait ancré en Irlande dans le port de Queenstown ; « l'induction tirée d'un transbordement prémédité à Nassau tombe « ainsi d'elle-même. »

« Il nous semble qu'aucun des arguments sur lesquels s'est appuyé le tribunal ne suffit pour établir le seul cas qui eût rendu possible la confiscation et que toutes les circonstances de l'affaire se concilient parfaitement avec l'hypothèse, repoussée par les capteurs, d'une vente projetée à Nassau. Le rapport de M. R. W. Hart, qui nous a été communiqué, donne plus de force encore aux droits des réclamants ; il y est démontré en effet comment à cette époque s'effectuaient à Nassau les ventes des chargements de l'espèce qui nous occupe, et ses déclarations formelles en ce qui concerne la cargaison du *Springbok*, ainsi que les instructions données pour sa vente, sont parfaitement d'accord avec les faits qui ressortent de l'enquête.

« Prenant en considération l'ensemble des circonstances, nous nous sommes convaincus que si les faits servant de base à l'affaire avaient été clairement exposés et exactement compris tels qu'ils nous semblent résulter des documents placés sous nos yeux, la cargaison n'aurait pas été condamnée. En conséquence, la sentence est, dans notre opinion, entachée d'un abus de justice. »

§ 2765. Boeck s'exprime comme suit à l'égard de la sentence de la Cour des prises américaine : Opinion des publicistes : Boeck.

« Tout l'échafaudage de subtilités, sur lequel est construite la décision du *Springbok*, croule par la base, dès qu'on rejette, comme l'a fait le droit international moderne, le principe que la seule intention suffit pour constituer une rupture de blocus ; si le navire ne peut être saisi pour violation de blocus qu'au moment où il tente de franchir la ligne de blocus après avertissement préalable, il ne saurait être question de condamner un chargement faisant voile vers un port neutre, fût-il prouvé qu'infailliblement il sera dirigé

de là, sur un autre navire, vers un port bloqué quelconque (1). »

Dans un entretien qu'il eut en 1882 avec un correspondant du *New-York Herald*, le même auteur s'est exprimé ainsi :

« J'estime que la doctrine ou la théorie de la continuité du voyage sur laquelle repose ce jugement (celui de la Cour suprême), est inadmissible dans son application au blocus, et diamétralement opposée à la Déclaration de Paris (2). »

Gessner.

Gessner dit entre autres :

« Les Anglais observent encore, il est vrai, le principe, héritage des blocus sur papier, d'après lequel les navires neutres sont capturés et condamnés pour violation de blocus, lorsqu'ils sont en route pour un port bloqué. La théorie de la Cour suprême des Etats-Unis, à propos de l'affaire du *Springbok*, est un pas de plus sur cette pente glissante. Elle renferme en outre une menace ouverte contre le droit des gens, et, jointe à la procédure également approuvée par la commission mixte de Washington, elle équivaut au principe que la propriété neutre sur mer est aussi bien exposée à la capture que la propriété ennemie (3) .»

Perels.

Perels s'exprime comme suit :

« Il faut rejeter l'application de la théorie de l'unité de voyage, dans le cas où un navire, venant d'un port neutre et s'étant dirigé d'abord sur un port non bloqué, aurait continué son voyage avec la même cargaison ou aurait expédié cette cargaison vers un port bloqué. Cette théorie a été appliquée notamment par la Cour des prises des Etats-Unis d'Amérique dans le cas de la barque anglaise *Springbok* (4). »

Sir Travers Twiss.

« Ce sera peine perdue, conclut Sir Travers Twiss, pour le futur historien du droit des gens, de mentionner, en témoignage des adoucissements apportés dans les guerres maritimes modernes aux procédés à l'égard du commerce de l'Océan, les concessions faites, aux termes de la Déclaration de Paris, à la propriété ennemie chargée à bord d'un navire neutre à destination d'un port neutre, si la propriété neutre chargée à bord du même navire doit être passible de confiscation suivant le droit général, sur soupçon de sa destination ultérieure à des usages ennemis (5). »

(1) *New-York Herald*, novembre 1882.

(2) Les Etats-Unis ont adhéré à tous les points de cette déclaration, sauf à celui qui concerne la course ; Boeck, *Propriété privée*, § 723.

(3) Gessner, *Droit des neutres sur mer*, p. 233.

(4) Perels, p. 305.

(5) Sir Travers Twiss, *La théorie de la continuité du voyage*, p. 35.

Fauchille s'exprime comme suit : Fauchille.

« En définitive, nous pouvons dire que la décision relative au *Springbok* est absolument dangereuse et constitue véritablement un pas en arrière dans la législation de la guerre maritime (1). »

L'impartialité nous fait un devoir de mentionner, comme contre-partie, l'opinion d'un jurisconsulte américain éminent, M. Bancroft Davis. Après avoir exposé qu'il n'y a pas à distinguer entre une saisie opérée après le départ du port neutre intermédiaire et une saisie antérieure à l'arrivée dans ce port, M. Davis ajoute : Bancroft Davis.

« C'est simplement une question de preuves. Les deux faits me paraissent rentrer également dans le principe que le voyage, à partir du port primitif d'expédition au port de la destination finale, est un seul et même voyage. Dans le cas de saisie après le départ du port intermédiaire, il est plus facile de prouver la destination finale des marchandises que dans le cas de saisie avant l'arrivée dans le port. Mais j'ai déjà dit qu'on ne peut supposer cette destination ; il faut qu'elle soit prouvée par des témoignages à la satisfaction de la Cour (2). »

§ 2766. La presse européenne s'est beaucoup occupée de l'affaire que nous venons d'analyser, et elle a presque unanimement condamné comme dangereuse la jurisprudence consacrée à cette occasion par la Cour suprême de Washington. Mais si ce reproche est fondé, il n'est pas moins délicat de se placer, pour réfuter cette jurisprudence, en dehors des conditions historiques et positives du droit international, ainsi que l'ont fait quelques-uns des écrivains qui l'ont combattue, en soutenant que le voyage d'un navire neutre entre deux ports qui le sont également ne permet en aucun cas d'attribuer à sa cargaison le caractère de contrebande de guerre, parce que ce caractère dépend uniquement de la réalité de la destination. « Une fois que la destination est bien déterminée, dit Gessner dans l'ouvrage cité plus haut, il est parfaitement indifférent que le navire neutre fasse escale dans un port neutre d'où la contrebande de guerre doit être transportée dans un port belligérant, ou que les destinataires prennent possession de la marchandise dans le port neutre. Le lieu de destination n'a aucune importance ; tout dépend de la destination elle-même, du fait que la marchandise est ou n'est pas destinée à un belligérant, du fait que l'on peut ou ne peut pas Opinion de la presse européenne.

(1) Fauchille, *Blocus maritime*, p. 344.

(2) Bancroft Davis, *Les tribunaux de prise des Etats-Unis*, p. 21.

déduire des circonstances qu'elle sera appliquée aux besoins de la guerre. »

Aussi lorsque le publiciste anglais Historicus (M. Vernon Harcourt) dit que, pour constituer la contrebande de guerre, il est indispensable que la nature et la destination de la marchandise soient également hostiles, il n'entend évidemment parler que de faits réels et non de ceux qui ne sont que fictifs ou apparents.

Affaire du navire la Frau-Houwina.

§ 2767. C'est d'après ce dernier principe que le Conseil impérial des prises de France s'est guidé, le 26 mai 1855, pour déclarer de bonne prise la cargaison de salpêtre que le navire hanovrien *Frau-Houwina* transportait entre les deux ports neutres de Lisbonne et de Hambourg. Les circonstances intrinsèques de l'affaire ont sans doute été les motifs déterminants de cette condamnation ; mais les principes de droit qui s'y rattachaient ont été si lumineusement résumés dans la sentence qu'il ne sera pas sans intérêt d'en reproduire ici les principaux considérants :

« Considérant que, des pièces et de l'instruction, il résulte en fait :

« Que le navire hanovrien la *Frau-Houwina*, capitaine Rostee, parti de Lisbonne à la destination déclarée de Hambourg, a été arrêté le 28 novembre de l'année dernière par l'aviso à vapeur de l'Etat le *Phénix*, à huit milles en pleine mer, à l'ouest du cap Rocca, comme soupçonné de transport illicite de contrebande de guerre ;

« Que ce bâtiment avait en effet à bord 973 sacs de salpêtre brut de l'Inde, désignés sur le manifeste et les connaissements sous la simple dénomination de *marchandises ;*

« Que les connaissements y relatifs, signés seulement du capitaine, indiquent que le chargement avait été fait par le sieur Roiz, à son ordre et à destination de Hambourg ;

« Que ces 973 sacs provenaient intégralement d'un chargement apporté d'Angleterre à Lisbonne le 17 octobre dernier par le navire le *Julius*, d'où ils avaient été transbordés sur la *Frau-Houwina* par les soins du sieur Schaltz, négociant à Lisbonne, à qui ils avaient été consignés par connaissement au nom du sieur John Esken, de Londres ;

« Que l'exportation d'Angleterre avait eu lieu au moyen de trois acquits-à-caution portant engagement d'en faire constater le débarquement dans le pays de destination, et que, pour remplir cet engagement, Schaltz avait obtenu du consul d'Angleterre à Lisbonne un certificat attestant, d'après sa déclaration, que ledit sal-

pêtre était destiné à être consommé dans ce pays et non à être réexporté ;...

« Au fond, considérant que le salpêtre est un objet susceptible d'être contrebande de guerre ;

« Que la contrebande de guerre est saisissable sous pavillon neutre quand elle appartient à l'ennemi ou quand elle est dirigée vers le territoire, les armées ou les flottes de l'ennemi ;

« Que le commerce des objets de contrebande ne saurait être présumé licite qu'à la condition d'être effectué avec la plus entière bonne foi et la plus complète sincérité, et que toute dissimulation, toute fraude ou tout dol dont ce commerce serait accompagné doivent de plein droit le faire présumer illicite ; et que c'est à ce commerce surtout qu'il importe d'appliquer avec rigueur le principe d'après lequel il y a lieu de considérer comme appartenant à l'ennemi les objets dont la propriété neutre ou amie n'est pas justifiée par les pièces trouvées à bord ;...

« Considérant que si des sujets alliés peuvent être admis à établir leurs droits de propriété par d'autres titres que par les pièces de bord, c'est à cause de la faveur qui doit s'attacher à eux à raison de la poursuite d'une guerre commune et à cause des simulations auxquelles leurs intérêts peuvent les obliger d'avoir recours pour tromper l'ennemi ; mais qu'ils ne sauraient invoquer ce privilège quand ils ont, comme dans l'espèce, fait usage de simulations évidemment destinées à tromper soit les croiseurs de leur nation, soit ceux de la puissance alliée, et à plus forte raison lorsqu'il résulte de leurs propres assertions, en les admettant sincères, qu'ils étaient engagés dans un commerce illicite et contraire aux lois de leur propre pays ;

« Considérant que les prétendus usages commerciaux invoqués par les réclamants pour expliquer ces simulations ne sauraient s'appliquer en temps de guerre à des expéditions d'objets de contrebande de guerre ;...

« Qu'ils ne peuvent non plus expliquer dans l'espèce la dissimulation de la nature de la marchandise sur le manifeste et les connaissements ;...

« Considérant qu'à ces présomptions de propriété ennemie, suffisantes pour déterminer la confiscation du salpêtre saisi, il faut encore ajouter celles qui se rattachent à la destination du bâtiment; qu'en effet, si le bâtiment a été relâché comme neutre, il ne s'ensuit pas de plein droit que par sa décision le conseil ait reconnu la réalité de la destination neutre assignée à son voyage, puisque cette

relaxation eût dû être prononcée également, aux termes des règlements français, dans le cas où le bâtiment aurait été destiné d'une manière patente pour un port ennemi;

« Qu'il est d'autant plus permis de supposer que la destination de Hambourg n'était qu'apparente, et que la *Frau-Houwina*, après avoir débarqué dans ce port son chargement licite, devait relever pour un port ennemi de la Baltique; que son départ de Lisbonne coïncidait précisément avec le moment de la retraite des escadres alliées, qui laissaient les ports russes débloqués, et que cette dissimulation de plus sur les papiers de bord ne serait que la reproduction d'une fraude analogue, à l'aide de laquelle ce même bâtiment avait été précédemment expédié de Lisbonne pour Elseneur par le même négociant Schaltz avec un chargement destiné en réalité pour la Russie;

« Mais que, sans recourir même à cette supposition, l'expédition du navire pour Hambourg cachait, suivant toute apparence, sinon pour le navire, du moins pour le chargement, une destination ennemie, attendu qu'il est de notoriété publique que la ville de Hambourg a reçu dans le courant de l'année dernière des quantités de salpêtre, soit à l'état de nitrate de potasse, soit à l'état de nitrate de soude, qui excédaient de beaucoup ses importations habituelles; qu'au mois de décembre dernier, à l'époque même ou la *Frau-Houwina* pouvait être attendue à Hambourg, des tentatives étaient faites par des négociants de cette ville pour obtenir d'un armateur de Lubeck l'affrètement d'un bâtiment destiné à porter en Russie du plomb, du salpêtre et du soufre, et qu'à la fin du mois de janvier suivant une autre expédition de plomb et de salpêtre, partie de Hambourg par chemin de fer à destination de Kœnigsberg, a été de cette dernière ville dirigée par terre et par traîneaux russes vers la frontière de Russie, du côté de Kowno;

« Considérant en résumé qu'une expédition de contrebande de guerre préparée à l'aide d'une fraude contre les mesures politiques prescrites par un gouvernement allié dans l'intérêt d'une guerre commune, continuée sous un nom supposé, dissimulée sur les papiers de bord et faite à destination de parages rapprochés du pays ennemi et servant de voie habituelle aux approvisionnements de l'ennemi, doit être effectuée pour compte et à destination de l'ennemi, et qu'il y a lieu dès lors de prononcer la confiscation des objets saisis... * »

* Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 26; Gessner, pp. 119-121; Phillimore,

§ 2768. Certains publicistes pensent que la prohibition qui frappe les articles dits de contrebande de guerre ne concerne que les transports par mer; d'autres, au contraire, soutiennent que la défense s'étend aux expéditions par la voie de terre et à l'achat ainsi qu'à la vente sur territoire neutre. Extension des défenses relatives à la contrebande de guerre.

§ 2769. Bynkershoek, le premier qui ait traité cette question, est d'avis que le trafic de ces articles doit rester absolument libre dans l'intérieur des limites juridictionnelles d'une nation qui a proclamé sa neutralité. Opinion des publicistes : Bynkershoek.

Lampredi a adopté la même manière de voir, à laquelle se sont également ralliés les publicistes allemands les plus en renom. En développant sa doctrine, Lampredi fait remarquer que ni des principes généraux du droit des gens ni des stipulations du droit conventionnel, on ne peut logiquement déduire que la vente des articles dont il s'agit doive être interdite dans les pays qui restent étrangers aux hostilités. Lampredi.

Martens et Klüber vont plus loin encore : ils soutiennent que sur le territoire neutre la guerre ne saurait affecter en rien la liberté des transactions commerciales, pas même de celles qui ont pour objet les armes et les munitions. Martens. Klüber.

Les auteurs français sont divisés à ce sujet. Après avoir maintenu, dans l'intérêt du belligérant, le droit de saisir la contrebande de guerre, Massé continue en ces termes : Massé.

« La thèse change, s'il s'agit d'un commerce passif.

« S'il est défendu au neutre de porter des armes et des munitions aux belligérants, parce qu'alors il devient l'auxiliaire de l'un et l'ennemi de l'autre, il ne lui est pas défendu de vendre impartialement sur son territoire des objets nécessaires à la guerre, parce que son territoire est ouvert à tous, que tous peuvent venir y chercher ce dont ils ont besoin, et que le neutre qui se borne à vendre chez lui, à la différence de celui qui porte ses marchandises au belligérant, n'est pas tenu de rechercher qui les lui achète, pour qui elles sont achetées et quelle est leur destination ultérieure. C'est alors qu'il est absolument vrai de dire que les neutres peuvent continuer pendant la guerre le commerce qu'ils faisaient pendant la paix, et que la neutralité est la continuation d'un état

Com., v. III, § 250 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 142, 143 ; Duer, v. I, lect. 7, § 10; Halleck, ch. XXIV, §§ 11, 12; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 4; Bluntschli, § 812, 813 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 226 ; Wheaton, *Reports*, v. I, pp. 282 et seq. ; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. III, p. 523 ; Creasy, *First Platform*, § 587.

antérieur que ne modifie pas la guerre, à laquelle le neutre qui ouvre son marché à toutes les nations ne prend aucune part directe ou indirecte...

« Sur un territoire neutre, il n'y a pas de marchandises de contrebande ; toutes y sont libres. Elles ne deviennent contrebande qu'au moment où elles en sortent avec direction pour un lieu d'où leur nature les exclut. C'est alors qu'elles tombent sous la juridiction des belligérants contre lesquels elles sont dirigées. Jusque-là et tant qu'elles restent en un lieu où elles ne peuvent leur nuire ils n'ont pas le droit de s'occuper des transactions pacifiques dont elles peuvent être l'objet. Sans doute la guerre donne une nouvelle impulsion au commerce passif des objets utiles à la guerre ; mais cette impulsion n'est pas du fait des neutres ; elle est du fait des belligérants, qui, après avoir eux-mêmes produit des circonstances nouvelles, ne peuvent trouver mauvais que les neutres en profitent dans les limites de leurs droits et de leur territoire. »

Ortolan. Aux yeux d'Ortolan, les marchandises ne deviennent contrebande de guerre que lorsqu'elles sont en cours de transport pour une destination hostile. Mais l'Etat neutre, en laissant ses sujets se livrer au commerce passif de ces mêmes objets et en permettant aux belligérants indistinctement de venir les acheter sur son territoire pour les transporter ensuite où bon leur semble, à leurs frais et à leurs risques, par leurs propres navires marchands, ne fait pas autre chose que laisser s'accomplir un acte licite ; on ne peut pas dire qu'il prenne part à la guerre parce qu'il laisse ses ports libres et conserve à toutes les nations le droit, qu'elles avaient avant la guerre, d'y entrer avec leurs bâtiments marchands pour s'y approvisionner, par la voie du commerce, des marchandises dont elles ont besoin ; les vendeurs eux-mêmes ne sont pas responsables de l'usage qui sera fait de ces marchandises ; ils ne sont pas tenus de connaître ni pour qui elles sont achetées, ni la direction qu'on leur réserve.

Hautefeuille. Hautefeuille, Pistoye et Duverdy soutiennent l'opinion contraire qui avait été dans le principe défendue par Galiani.

« Le devoir, dit Hautefeuille, imposé aux nations qui désirent ne pas prendre part aux hostilités et jouir de la paix au milieu des maux de la guerre, est de ne pas fournir des armes aux mains de ceux qui doivent s'en servir pour frapper. La loi naturelle qui impose ce devoir n'a pas fait de distinction entre le commerce actif et le commerce passif. Elle ne pouvait en faire ; car l'un et l'autre ont le même résultat : celui de donner à l'un des

belligérants le moyen de nuire à l'autre. Ce devoir est absolu ; la restriction qui l'impose s'étend à toutes les manières de fournir à l'un des combattants l'arme dont il veut frapper son ennemi. C'est un devoir d'humanité, et il n'est pas moins inhumain de vendre des instruments homicides dans le port de Livourne que de les transporter dans celui de Londres ou de Marseille. La vente des denrées de contrebande aux belligérants est donc prohibée sur le territoire neutre, de la même manière et pour le même motif que le transport de ces denrées dans les ports des peuples en guerre. »

Pour Pistoye et Duverdy, la vente, comme le transport des armes et des munitions, constitue une immixtion à la guerre et partant une violation de la neutralité. Pistoye et Duverdy.

Parmi les publicistes anglais, Phillimore est d'avis que les opérations de ce genre ont un caractère tout aussi hostile que celles qui consistent à transporter les mêmes marchandises vers un port ennemi, avec cette seule différence que les dernières ont un cachet d'hostilité plus prononcé et supposent une participation incontestablement plus directe et plus active à la guerre. Phillimore.

§ 2770. Le droit conventionnel offre des divergences aussi marquées. La plupart des Etats défendent à leurs nationaux le commerce de contrebande avec les belligérants : c'est ce qui ressort de nombreux traités, tels que ceux de la Russie avec la Prusse, le Danemark, la Suède du 16 et du 18 décembre 1800, et avec la Turquie du 21 juin 1873 ; les traités de commerce conclus par la Grèce avec l'Autriche le 4 mars 1835, avec la Suède et la Norvège le 4 décembre 1836, le traité de l'Italie du 26 février 1871 avec les États-Unis. Le droit conventionnel.

Mais les États ne donnent pas tous la même étendue, la même portée à cette interdiction ; ils se réservent notamment la faculté de réglementer le commerce des objets de contrebande. Ainsi la Turquie, dans son traité avec la France du 29 avril 1861, défend aux Français d'importer en Turquie le matériel de guerre en général, parce que le commerce de ces articles reste sous la surveillance du gouvernement ottoman. On trouve une disposition semblable dans le traité conclu par la Porte le 23 février 1862 avec les Pays-Bas, et le 20 mars de la même année avec le Zollverein allemand.

Par une ordonnance du 19 mai 1861, le gouvernement russe se conserve aussi le droit de contrôler le trafic de contrebande.

L'Autriche-Hongrie, dans sa déclaration de neutralité du

antérieur que ne modifie pas la guerre, à laquelle le neutre qui ouvre son marché à toutes les nations ne prend aucune part directe ou indirecte...

« Sur un territoire neutre, il n'y a pas de marchandises de contrebande ; toutes y sont libres. Elles ne deviennent contrebande qu'au moment où elles en sortent avec direction pour un lieu d'où leur nature les exclut. C'est alors qu'elles tombent sous la juridiction des belligérants contre lesquels elles sont dirigées. Jusque-là et tant qu'elles restent en un lieu où elles ne peuvent leur nuire ils n'ont pas le droit de s'occuper des transactions pacifiques dont elles peuvent être l'objet. Sans doute la guerre donne une nouvelle impulsion au commerce passif des objets utiles à la guerre ; mais cette impulsion n'est pas du fait des neutres ; elle est du fait des belligérants, qui, après avoir eux-mêmes produit des circonstances nouvelles, ne peuvent trouver mauvais que les neutres en profitent dans les limites de leurs droits et de leur territoire. »

Ortolan. Aux yeux d'Ortolan, les marchandises ne deviennent contrebande de guerre que lorsqu'elles sont en cours de transport pour une destination hostile. Mais l'Etat neutre, en laissant ses sujets se livrer au commerce passif de ces mêmes objets et en permettant aux belligérants indistinctement de venir les acheter sur son territoire pour les transporter ensuite où bon leur semble, à leurs frais et à leurs risques, par leurs propres navires marchands, ne fait pas autre chose que laisser s'accomplir un acte licite ; on ne peut pas dire qu'il prenne part à la guerre parce qu'il laisse ses ports libres et conserve à toutes les nations le droit, qu'elles avaient avant la guerre, d'y entrer avec leurs bâtiments marchands pour s'y approvisionner, par la voie du commerce, des marchandises dont elles ont besoin ; les vendeurs eux-mêmes ne sont pas responsables de l'usage qui sera fait de ces marchandises ; ils ne sont pas tenus de connaître ni pour qui elles sont achetées, ni la direction qu'on leur réserve.

Hautefeuille. Hautefeuille, Pistoye et Duverdy soutiennent l'opinion contraire qui avait été dans le principe défendue par Galiani.

« Le devoir, dit Hautefeuille, imposé aux nations qui désirent ne pas prendre part aux hostilités et jouir de la paix au milieu des maux de la guerre, est de ne pas fournir des armes aux mains de ceux qui doivent s'en servir pour frapper. La loi naturelle qui impose ce devoir n'a pas fait de distinction entre le commerce actif et le commerce passif. Elle ne pouvait en faire ; car l'un et l'autre ont le même résultat : celui de donner à l'un des

belligérants le moyen de nuire à l'autre. Ce devoir est absolu ; la restriction qui l'impose s'étend à toutes les manières de fournir à l'un des combattants l'arme dont il veut frapper son ennemi. C'est un devoir d'humanité, et il n'est pas moins inhumain de vendre des instruments homicides dans le port de Livourne que de les transporter dans celui de Londres ou de Marseille. La vente des denrées de contrebande aux belligérants est donc prohibée sur le territoire neutre, de la même manière et pour le même motif que le transport de ces denrées dans les ports des peuples en guerre. »

Pour Pistoye et Duverdy, la vente, comme le transport des armes et des munitions, constitue une immixtion à la guerre et partant une violation de la neutralité. Pistoye et Duverdy.

Parmi les publicistes anglais, Phillimore est d'avis que les opérations de ce genre ont un caractère tout aussi hostile que celles qui consistent à transporter les mêmes marchandises vers un port ennemi, avec cette seule différence que les dernières ont un cachet d'hostilité plus prononcé et supposent une participation incontestablement plus directe et plus active à la guerre. Phillimore.

§ 2770. Le droit conventionnel offre des divergences aussi marquées. La plupart des Etats défendent à leurs nationaux le commerce de contrebande avec les belligérants : c'est ce qui ressort de nombreux traités, tels que ceux de la Russie avec la Prusse, le Danemark, la Suède du 16 et du 18 décembre 1800, et avec la Turquie du 21 juin 1873 ; les traités de commerce conclus par la Grèce avec l'Autriche le 4 mars 1835, avec la Suède et la Norvège le 4 décembre 1836, le traité de l'Italie du 26 février 1871 avec les États-Unis. Le droit conventionnel.

Mais les États ne donnent pas tous la même étendue, la même portée à cette interdiction ; ils se réservent notamment la faculté de réglementer le commerce des objets de contrebande. Ainsi la Turquie, dans son traité avec la France du 29 avril 1861, défend aux Français d'importer en Turquie le matériel de guerre en général, parce que le commerce de ces articles reste sous la surveillance du gouvernement ottoman. On trouve une disposition semblable dans le traité conclu par la Porte le 23 février 1862 avec les Pays-Bas, et le 20 mars de la même année avec le Zollverein allemand.

Par une ordonnance du 19 mai 1861, le gouvernement russe se conserve aussi le droit de contrôler le trafic de contrebande.

L'Autriche-Hongrie, dans sa déclaration de neutralité du

antérieur que ne modifie pas la guerre, à laquelle le neutre qui ouvre son marché à toutes les nations ne prend aucune part directe ou indirecte...

« Sur un territoire neutre, il n'y a pas de marchandises de contrebande ; toutes y sont libres. Elles ne deviennent contrebande qu'au moment où elles en sortent avec direction pour un lieu d'où leur nature les exclut. C'est alors qu'elles tombent sous la juridiction des belligérants contre lesquels elles sont dirigées. Jusque-là et tant qu'elles restent en un lieu où elles ne peuvent leur nuire ils n'ont pas le droit de s'occuper des transactions pacifiques dont elles peuvent être l'objet. Sans doute la guerre donne une nouvelle impulsion au commerce passif des objets utiles à la guerre ; mais cette impulsion n'est pas du fait des neutres ; elle est du fait des belligérants, qui, après avoir eux-mêmes produit des circonstances nouvelles, ne peuvent trouver mauvais que les neutres en profitent dans les limites de leurs droits et de leur territoire. »

Ortolan. Aux yeux d'Ortolan, les marchandises ne deviennent contrebande de guerre que lorsqu'elles sont en cours de transport pour une destination hostile. Mais l'Etat neutre, en laissant ses sujets se livrer au commerce passif de ces mêmes objets et en permettant aux belligérants indistinctement de venir les acheter sur son territoire pour les transporter ensuite où bon leur semble, à leurs frais et à leurs risques, par leurs propres navires marchands, ne fait pas autre chose que laisser s'accomplir un acte licite ; on ne peut pas dire qu'il prenne part à la guerre parce qu'il laisse ses ports libres et conserve à toutes les nations le droit, qu'elles avaient avant la guerre, d'y entrer avec leurs bâtiments marchands pour s'y approvisionner, par la voie du commerce, des marchandises dont elles ont besoin ; les vendeurs eux-mêmes ne sont pas responsables de l'usage qui sera fait de ces marchandises ; ils ne sont pas tenus de connaître ni pour qui elles sont achetées, ni la direction qu'on leur réserve.

Hautefeuille. Hautefeuille, Pistoye et Duverdy soutiennent l'opinion contraire qui avait été dans le principe défendue par Galiani.

« Le devoir, dit Hautefeuille, imposé aux nations qui désirent ne pas prendre part aux hostilités et jouir de la paix au milieu des maux de la guerre, est de ne pas fournir des armes aux mains de ceux qui doivent s'en servir pour frapper. La loi naturelle qui impose ce devoir n'a pas fait de distinction entre le commerce actif et le commerce passif. Elle ne pouvait en faire ; car l'un et l'autre ont le même résultat : celui de donner à l'un des

belligérants le moyen de nuire à l'autre. Ce devoir est absolu ; la restriction qui l'impose s'étend à toutes les manières de fournir à l'un des combattants l'arme dont il veut frapper son ennemi. C'est un devoir d'humanité, et il n'est pas moins inhumain de vendre des instruments homicides dans le port de Livourne que de les transporter dans celui de Londres ou de Marseille. La vente des denrées de contrebande aux belligérants est donc prohibée sur le territoire neutre, de la même manière et pour le même motif que le transport de ces denrées dans les ports des peuples en guerre. »

Pistoye et Duverdy.

Pour Pistoye et Duverdy, la vente, comme le transport des armes et des munitions, constitue une immixtion à la guerre et partant une violation de la neutralité.

Phillimore.

Parmi les publicistes anglais, Phillimore est d'avis que les opérations de ce genre ont un caractère tout aussi hostile que celles qui consistent à transporter les mêmes marchandises vers un port ennemi, avec cette seule différence que les dernières ont un cachet d'hostilité plus prononcé et supposent une participation incontestablement plus directe et plus active à la guerre.

Le droit conventionnel.

§ 2770. Le droit conventionnel offre des divergences aussi marquées. La plupart des Etats défendent à leurs nationaux le commerce de contrebande avec les belligérants : c'est ce qui ressort de nombreux traités, tels que ceux de la Russie avec la Prusse, le Danemark, la Suède du 16 et du 18 décembre 1800, et avec la Turquie du 21 juin 1873 ; les traités de commerce conclus par la Grèce avec l'Autriche le 4 mars 1835, avec la Suède et la Norvège le 4 décembre 1836, le traité de l'Italie du 26 février 1871 avec les États-Unis.

Mais les États ne donnent pas tous la même étendue, la même portée à cette interdiction ; ils se réservent notamment la faculté de réglementer le commerce des objets de contrebande. Ainsi la Turquie, dans son traité avec la France du 29 avril 1861, défend aux Français d'importer en Turquie le matériel de guerre en général, parce que le commerce de ces articles reste sous la surveillance du gouvernement ottoman. On trouve une disposition semblable dans le traité conclu par la Porte le 23 février 1862 avec les Pays-Bas, et le 20 mars de la même année avec le Zollverein allemand.

Par une ordonnance du 19 mai 1861, le gouvernement russe se conserve aussi le droit de contrôler le trafic de contrebande.

L'Autriche-Hongrie, dans sa déclaration de neutralité du

11 mai 1877, défend de transporter à bord de navires sous pavillon austro-hongrois des troupes des États belligérants et des objets de contrebande ; mais il n'y est nullement mention de la vente pure et simple de ces objets.

Les États-Unis divisent la question et établissent une distinction entre la vente et le transport ou l'exportation. Au mois d'octobre 1855, l'attorney général s'exprimait ainsi sur la contrebande de guerre : « Ce n'est pas s'écarter de la neutralité lorsque les citoyens d'un État neutre vendent aux belligérants de la poudre, des armes, des munitions ou tout autre article de marchandise contrebande de guerre, ou lorsque les navires marchands d'un État neutre transportent les troupes ou les munitions militaires de l'un ou de l'autre belligérant. Un tel commerce est parfaitement légal en lui-même, mais toujours exposé aux chances de la capture hostile par l'autre belligérant. »

Le message du Président du 31 décembre suivant contient un passage dans le même sens :

« Les lois des Etats-Unis ne défendent pas à leurs citoyens de vendre à l'une ou à l'autre des puissances belligérantes des articles de contrebande de guerre, ni de prendre des munitions de guerre ou des soldats à bord de leurs navires privés pour les transporter ; et quoique en agissant ainsi le citoyen, individuellement, expose sa propriété ou sa personne aux hasards de la guerre, ses actes ne constituent pas une violation de la neutralité nationale et n'impliquent pas par eux-mêmes le gouvernement. Cet emploi de la marine marchande n'est interdit ni par le droit international ni par notre droit municipal, et par conséquent ne compromet pas nos relations neutres. »

Cependant on lit dans la déclaration de neutralité des États-Unis du 22 août 1870 :

« Tandis que chacun peut légalement, et sans en être empêché par l'état de guerre, fabriquer et vendre dans les États-Unis des armes, des munitions et d'autres articles désignés ordinairement sous le nom de contrebande de guerre, l'exportation de ces articles en pleine mer pour l'usage et les besoins d'une des parties belligérantes est défendue. »

Caractère hostile de la vente de la contrebande de guerre.

§ 2771. Si, au milieu de ce conflit d'opinions et de règlements, on se place sur le terrain purement pratique, il faut bien reconnaître que le caractère hostile des ventes de contrebande de guerre en pays neutre est de la dernière évidence, mais que le belligérant, étant dans l'impossibilité morale d'agir contre l'indé-

pendance souveraine des autres États et par suite de réprimer directement les actes commis à son préjudice dans un pays tiers, n'a ni réellement ni accidentellement (*per accidens*) la moindre autorité sur le coupable et se trouve par conséquent hors d'état de poursuivre contre celui-ci la saisie ou la confiscation de la marchandise reconnue être illicite.

La répression de l'abus rentre dans le domaine de la loi municipale ou politique de chaque nation; il serait donc conforme à l'équité que le souverain territorial veillât spontanément à ce qu'aucun de ses nationaux ne manque aux stricts devoirs qu'impose sa neutralité; s'il n'est pas rigoureusement obligé d'interdire ou de punir le commerce de contrebande, du moins ne doit-il point le couvrir de sa protection et, à plus forte raison, s'y livrer lui-même.

Vente effectuée par l'État neutre lui-même.

§ 2772. Si les secours effectifs en nature que l'un des belligérants vient prendre et exporte à ses propres risques étaient fournis par l'État neutre lui-même; si, par exemple, des armes, des projectiles, de la poudre étaient tirés de ses arsenaux ou de ses manufactures publiques, que ce fût gratuitement ou que l'État en reçût le prix, ce ne serait pas là un commerce privé; l'État, en agissant ainsi, deviendrait un auxiliaire de la lutte et enfreindrait par conséquent la neutralité.

Cas : Pendant la guerre franco-allemande. 1870.

§ 2773. Pendant la dernière guerre entre la France et l'Allemagne, le gouvernement français tira d'Angleterre et des États-Unis de grandes quantités d'armes et de munitions. L'ambassadeur d'Allemagne à Londres réclama l'interdiction de cette exportation de la contrebande de guerre. D'abord le gouvernement anglais affirma n'en avoir pas connaissance et demanda des preuves, qu'on ne pouvait que difficilement produire; mais le général français Montauban ayant avoué publiquement que son gouvernement avait tiré 40,000 fusils d'Angleterre, l'ambassadeur d'Allemagne put prouver que du 30 août au 8 octobre, la France avait en outre acheté en Angleterre de 120,000 à 160,000 fusils. Dans une note du 26 octobre 1870, Lord Granville repoussa les réclamations allemandes en faisant valoir que la législation anglaise, et notamment le *foreign enlistment act* de 1870, ne contenait aucune disposition qui interdît ce genre de commerce, qui avait toujours été permis et dont la Prusse avait donné elle-même l'exemple pendant la guerre de Crimée en laissant la Russie acheter des armes chez elle. La question ayant été portée devant la chambre des Communes dans la séance du 29 mars 1871, une motion invitant le cabinet à

Pendant la guerre de Crimée.

s'entendre avec les puissances sur une modification des dispositions en cause du droit international fut rejetée.

Conduite des Etats-Unis.

§ 2774. Aux États-Unis, le gouvernement fédéral lui-même, après avoir obtenu du congrès l'autorisation de vendre aux enchères une quantité considérable d'armes déposées dans les arsenaux, les vendit non pas directement au gouvernement français, mais à ses agents. Le cabinet de Washington prétendait que la vente d'armes aux belligérants n'est pas interdite par les lois du pays, et que dans ses proclamations de neutralité du 8 et du 12 octobre 1870, le président Grant ne l'avait pas défendue. De son côté, le congrès déclara que cette vente était d'accord avec les lois des États-Unis et que le gouvernement était de bonne foi et ne songeait pas à prendre part à la lutte. Cependant les démonstrations publiques de la population allemande et les représentations du sénateur Schurz décidèrent le président Grant à ordonner au ministre de la guerre, le 24 janvier 1871, la suspension des ventes d'armes *.

Répression de la contrebande de guerre.

§ 2775. La répression de la contrebande de guerre soulève dans la pratique de nombreuses difficultés. D'une part, le belligérant n'a aucun moyen de s'opposer aux spéculations préparées ou combinées sur territoire neutre, et ne peut sévir que contre les contrebandiers que ses croiseurs font tomber entre ses mains ; d'autre part, si le caractère illicite de ce trafic est partout proclamé en principe, il règne un désaccord complet dans la législation interne des divers pays et dans la jurisprudence des Cours de prises non seulement sur la nomenclature des articles illicites, mais encore sur la portée pratique de l'action répressive, dont personne ne conteste la légitimité.

Doctrine ancienne.

§ 2776. Ainsi, jusqu'aux premiers temps de l'ère moderne, comme nous l'avons déjà fait voir, il était de règle constante de confisquer à la fois la totalité de la cargaison et le navire chargé de son transport.

Bynkershoek.

Bynkershoek approuve cette manière d'agir ; mais il pense que le navire ne doit être condamné comme de bonne prise que lorsqu'il appartient en toute propriété au capitaine qui le commande. Et à ce sujet il ajoute :

« *Hæc est sententia pactorum et edictorum : si ex his jus gentium*

* Gessner, pp. 112 et seq.; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. XXII ; Lampredi, pte. 1, § 5 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, p. 424 ; Martens, *Précis*, § 318; Klüber, *Droit*, § 288; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, p. 394 ; Massé, *Droit commercial*, t. I, p. 203 ; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, t. II, p. 180 ; Bulmerincq, *Revue de droit int.*, 1868, p. 640.

metiamur, dicendum videbatur nunquam naves, nunquam merces licitas publicari ob merces illicitas quæ eadam nave vehuntur; sed non autem ex his jus gentium efficere, quia ratio, juris gentium magistra, non patitur, ut omnino generaliter et indistincte hæc intelligamus; nam quod ad navim, distinguendum puto an hæc ad ipsum navarchum, an ad alios pertineat. Si ad ipsum navarchum, iterum distinxerim an sciverit, ut plerumque scit, res illicitas navi suæ imponi, an ignoraverit, ut si nautæ, navarcho forte absente, aliquid illicitum in ea condiderint. Si sciverit, ipse in dolo est, quod navim suam locaverit ad usum rei illicitæ, et navis publicabitur, secus si ignoraverit, quia sic dolo caret... (Telle est la sentence des traités et des édits : si d'après eux nous mesurions le droit des gens, il semblerait qu'on doit dire que les navires ni les marchandises licites ne sont jamais confisqués à cause des marchandises illicites qui sont transportées par le même navire ; mais que le droit des gens n'en conclut pas, parce que la raison, qui est le guide du droit des gens, ne le souffre point, que nous les comprenions absolument dans un sens général et sans aucune distinction ; car en ce qui touche le navire, je pense qu'il faut distinguer s'il appartient au capitaine même ou à d'autres. S'il appartient au capitaine, je distinguerai encore si celui-ci savait, comme il le sait la plupart du temps, que des objets illicites étaient embarqués sur son navire, ou s'il l'ignorait, comme cela pourrait arriver, si des matelots, en l'absence accidentelle du capitaine, y avaient caché quelque chose d'illicite. S'il le savait, il est en fraude, parce qu'il a prêté son navire à l'usage d'une chose illicite, et le navire sera confisqué ; il en sera autrement, s'il l'ignorait, parce qu'alors il n'est pas coupable de fraude). »

Cette même doctrine, invariablement pratiquée jusque-là par les États-Généraux, était au surplus observée par d'autres puissances, comme le prouvent les traités de 1648 et de 1650 entre l'Espagne et la Hollande, et celui de 1655 entre la France et la ligue Hanséatique.

Vattel, qui ne s'est occupé que des marchandises prohibées sans même faire allusion ni aux objets licites ni à la saisie des navires, pense que la capture seule ne suffit pas pour la répression d'un trafic si dommageable ; il termine en disant : « Pour éviter des sujets perpétuels de plainte et de rupture on est convenu, d'une manière tout à fait conforme aux vrais principes, que les puissances en guerre pourront saisir et confisquer toutes les marchandises de contrebande que des personnes neutres transporteront chez leur en- Vattel.

nemi, sans que le souverain de ces personnes-là s'en plaigne ; comme, d'un autre côté, la puissance en guerre n'impute point aux souverains neutres ces entreprises de leurs sujets. »

Doctrine moderne. Phillimore.

§ 2777. Phillimore reconnaît que si l'on s'en tient à l'esprit des règles internationales modernes, la confiscation limitée aux seules marchandises illicites est fondée en droit ; mais il avoue en même temps qu'il y a certains cas où l'application stricte des dispositions plus rigoureuses de l'ancienne législation peut se justifier.

A ses yeux, le navire neutre se rend passible de confiscation :

1° Lorsqu'il appartient au propriétaire de la cargaison ;

2° Lorsque le chargeur a cherché à dissimuler le lieu réel de la destination ;

3° Lorsqu'il s'est efforcé de cacher le nom du propriétaire, ou lorsque le transport qui l'opère viole les stipulations des traités ou le texte des lois en vigueur.

4° La confiscation est permise pendant le cours du voyage de retour, lorsque dans la traversée d'aller l'opération de contrebande a été dissimulée.

5° Peut également être saisi ou vendu le navire dont le capitaine conducteur institué par un tribunal de prises s'est livré à une opération de commerce illicite.

Enfin cet auteur approuve la confiscation de la totalité de la cargaison lorsqu'elle appartient à un seul et même propriétaire ; il se prévaut à cet égard de l'opinion de Bynkershoek, d'après l'axiome : « *ob continentiam delicti* (complicité délictueuse) ».

Wildman.

Un autre publiciste anglais, Wildman, professe les mêmes idées, en soutenant néanmoins qu'il est des circonstances où il serait contraire à l'équité d'étendre en masse la saisie à tout une cargaison, et où par conséquent la confiscation doit être limitée aux articles réellement illicites.

Ortolan.

« Plusieurs distinctions, dit Ortolan, ont été faites sur ce point par divers publicistes ou par quelques règlements intérieurs. En les réunissant et en les résumant toutes il en résulterait que le navire et sa cargaison entière seraient confiscables dans les cas suivants :

« Si les marchandises de contrebande composent les trois quarts de la valeur du chargement ;

« Si le navire et les marchandises innocentes appartiennent au propriétaire de la contrebande ;

« Si le transport de la contrebande est fait avec les circonstances frauduleuses de faux papiers et de fausse destination ;

« Enfin, si le navire servant au transport de la contrebande appartient à un propriétaire expressément obligé par les traités existant entre son pays et le pays capteur à s'abstenir de fournir de pareils articles à l'ennemi. »

Passant ensuite à l'analyse de ces distinctions, Ortolan ajoute :

« La première se trouve dans l'article 1er du règlement de Louis XVI du 26 juillet 1778. La seconde, admise par Bynkershoek, qui la considère comme conforme à la raison, est reproduite par divers publicistes, notamment par l'honorable M. Wheaton et par l'honorable M. James Reddie, qui font aussi mention de la troisième. Dans l'ouvrage du premier, nous trouvons également l'indication du quatrième cas. Nous croyons fermement, quant à nous, que, suivant la raison internationale, aucune de ces distinctions ne serait à faire, et que dans aucun cas le navire porteur de la contrebande ni les marchandises innocentes ne devraient être confisquées. »

Voici les arguments invoqués à l'appui de cette dernière thèse :

« En effet, il ne faut pas perdre de vue que les sujets des États neutres, étrangers à la querelle des puissances belligérantes, conservent en principe la liberté de commercer avec chacune de ces puissances. Lorsque dans ce commerce ils portent soit à l'une, soit à l'autre, soit à toutes les deux, des articles de nature à servir directement et exclusivement à la guerre, ils ne font pas acte d'ennemis, mais acte de commerçants ; nul des belligérants n'est donc autorisé à les traiter pour ce fait en ennemis et à déclarer à ce titre de bonne prise le navire neutre et la cargaison innocente.

« Toutefois, il est vrai qu'en étendant leur commerce à de pareils objets ils blessent les intérêts de l'une ou de l'autre des puissances en guerre et s'exposent à l'exercice du droit, reconnu à ces puissances, de mettre obstacle à de pareils transports. La conséquence forcée, c'est que ces marchandises pourront être arrêtées dans la route ; et la raison internationale ajoute, pour donner plus d'efficacité à la prohibition, qu'elles seront confiscables.

« Cette confiscation est une punition logique qui découle de la nature même des choses, et qui se proportionne d'elle-même à la gravité de l'infraction, puisqu'elle atteint tous les objets prohibés, peu ou beaucoup, selon que ces objets étaient en petite ou en grande quantité. Aller plus loin, confisquer le navire neutre et les marchandises non interdites, ce serait appliquer une peine variable et arbitraire dans son étendue, tombant souvent sur des innocents et injustifiable même dans les cas particuliers précités.

« En effet, dans le premier cas, c'est-à-dire si les articles de

contrebande composent les trois quarts de la valeur du chargement ou même davantage, la confiscation se proportionnera à la gravité du fait ; elle atteindra les trois quarts du chargement ou même davantage : voilà l'aggravation logique de la peine. Mais comment le capteur serait-il autorisé à traiter en ennemi le navire neutre commerçant et à se l'approprier à titre de prise ? Comment surtout aurait-il le droit d'atteindre les marchandises étrangères à la contrebande et appartenant peut-être à d'autres propriétaires?

« Dans le second cas, c'est-à-dire lorsque le navire, les articles non prohibés et la contrebande appartiennent ensemble à la même personne, qu'est-ce que cette circonstance ajoute à la gravité de l'infraction ? Comment cette personne serait-elle plus punissable qu'une autre ? La peine ne tomberait pas, il est vrai, sur un innocent ; mais pourquoi tomberait-elle plus forte ici que dans d'autres cas ? Et quelle proportion équitable aurait cette peine, puisque quelques articles prohibés suffiraient pour faire confisquer tout un navire et tout une riche cargaison, de telle sorte que plus la contrebande serait en petite quantité dans le chargement, plus la punition serait grande ? Le fond de la pensée serait toujours ici de traiter le commerçant en ennemi, de dire : « Nous tenons les biens ; quels qu'ils soient, nous les gardons. » Mais, nous le répétons, il n'est pas ennemi, il est commerçant ; il ne s'agit pas d'actes d'un gouvernement qui romprait la neutralité, mais d'actes de particuliers qui exercent leur trafic.

« Dans le troisième cas, lorsque le transport de la contrebande est fait avec les circonstances frauduleuses de faux papiers et de fausse destination, si ces faux sont tels qu'ils constituent une infraction aux règles du droit des gens, ou bien un crime ou un délit quelconque puni par les lois intérieures du pays auquel appartient le navire, il y aura lieu sans doute d'y appliquer les dispositions répressives de pareils faits, selon les lois qui les régissent et les juridictions compétentes pour chacun d'eux ; mais ces crimes ou ces délits sont distincts du fait de contrebande ; ils ne doivent pas être confondus avec elle, et nous ne voyons pas comment ils pourraient donner au capteur le droit de confisquer le navire et toute sa cargaison pour cause de contrebande.

« Enfin, le quatrième cas ne nous paraît pas de nature à justifier davantage cette confiscation. L'obligation pour les commerçants neutres de s'abstenir de la contrebande de guerre existe indépendamment des traités ; elle devient plus précise, mieux déterminée dans ses objets, lorsqu'elle est stipulée expressément dans un traité public

avec énumération des marchandises prohibées ; mais elle ne devient pas plus forte pour cela, et la pénalité n'en est pas aggravée, à moins que le traité ne stipulât l'application d'une peine particulière, et alors il faudrait s'en tenir à cette peine. En un mot, ou le traité ne dit rien quant à la peine, et dans ce cas il n'y a rien à ajouter à la pénalité commune ; ou le traité contient quelque disposition répressive spéciale, et alors il faut s'en tenir à ses termes.

« Nous croyons donc démontré que le transport de la contrebande de guerre n'emporte par lui-même et dans tous les cas d'autre droit pour le capteur que celui de confisquer les marchandises prohibées. »

Hautefeuille, toujours guidé d'après ses idées sur le droit primitif, arrive en cette matière aux mêmes conclusions, qui ont, à nos yeux, le très grave défaut de faire complètement abstraction du point de vue pratique des choses et de se heurter contre les règles sanctionnées par le droit des gens moderne. En effet, discuter une question théoriquement dans le domaine abstrait des principes est tout autre chose que de l'étudier dans la sphère qui lui est propre et dans ses rapports avec l'ensemble des faits qui s'y rattachent d'une manière intime. Hautefeuille.

Wheaton n'entre pas dans le vif du débat ; il se borne en quelque sorte à affirmer la doctrine combattue par les auteurs que nous venons de citer et à poser comme règle que le navire est passible de confiscation toutes les fois que le trafic auquel il se livre est en opposition directe avec une clause de droit conventionnel, parce que dans ce cas il y a à la fois acte hostile et violation d'une défense légalement obligatoire. Wheaton.

Dana, son commentateur, est du même avis, et résume son opinion personnelle sur la matière en disant que, si le navire neutre n'a pas d'intérêt engagé dans la propriété de la cargaison et se borne au transport de marchandises réputées contrebande de guerre, son châtiment ne doit pas aller au delà de la perte du fret, du temps perdu et des frais de procédure ; mais que lorsqu'il y a eu recours à des moyens frauduleux pour tromper le belligérant et éviter ou rendre illusoire le droit de visite, ou bien lorsque le neutre a passé un contrat formel pour fournir de la contrebande, le navire peut être condamné comme fauteur d'actes propres à favoriser l'ennemi. Cette distinction qu'établit Dana entre la culpabilité du service rendu à un Etat belligérant et le caractère innocent ou licite de transports d'objets constituant une propriété privée, celle-ci se composât-elle d'armes, de munitions ou de vivres pour Dana.

un port bloqué, nous paraît plus subtile que juste ; elle est en tout cas contraire à la jurisprudence consacrée par la plupart des Cours de prises. L'excuse d'erreur ou d'ignorance ouvre une trop large porte à la fraude pour être acceptée comme motif sérieux d'exemption de capture, et les neutres auraient tort de compter sur son efficacité pour échapper aux légitimes suspicions qu'éveillent toujours des escales intermédiaires ou des transports de cargaisons qui ne sont pas exclusivement composées d'articles de commerce licite.

Perels. « A notre avis, dit Perels, il n'existe pas de motifs juridiques pour condamner la partie innocente de la cargaison, bien qu'il ne soit souvent pas possible d'éviter qu'elle soit saisie, ainsi que le navire, en même temps que la marchandise de contrebande ; mais il va de soi que cette saisie ne préjuge nullement la question d'un acquittement définitif. »

Pratique des nations maritimes. § 2778. Deux principes paraissent guider la pratique des nations maritimes : les unes limitent la confiscation à la portion illicite du chargement du navire neutre, tandis que d'autres l'étendent au chargement tout entier et au navire même, lorsque la contrebande forme la partie principale de la cargaison.

Ainsi le règlement danois du 16 février 1864 et le règlement prussien du 3 mars de la même année déclarent de bonne prise les navires neutres dont le chargement *entier* se compose de contrebande de guerre ; mais si *une partie* seulement constitue de la contrebande, le navire échappe à la confiscation en livrant volontairement la contrebande sur place ou dans le port le plus proche, et il peut ensuite continuer sa course ; mais la contrebande est de bonne prise.

Les instructions complémentaires françaises de 1870 contiennent une disposition à peu près identique ; il y est dit en effet que « quand la contrebande ne se trouve à bord que dans une proportion inférieure aux trois quarts du chargement, on pourra relâcher le navire, si le capitaine consent à remettre tous les objets de contrebande dont il est porteur ».

L'article 215 du Code de droit maritime italien de 1865 n'admet pas qu'on puisse confisquer les marchandises qui sont libres, pour le motif qu'elles sont mêlées à une cargaison de contrebande.

D'après l'ordonnance autrichienne du 9 juillet 1866, les navires qui transportent de la contrebande ne sont de bonne prise que lorsque la contrebande est en quantité considérable proportionnellement au reste du chargement.

Aux termes du règlement russe de 1869, le navire neutre n'est

saisissable que s'il contient *uniquement* de la contrebande destinée à l'ennemi *.

Abandon des objets de contrebande.

§ 2779. Comme preuve de leur bonne foi, les navires neutres qui se trouvent dans ce cas ont la ressource d'abandonner immédiatement au croiseur belligérant qui les arrête les marchandises illicites qu'ils ont à leur bord, et d'acheter ainsi le droit de continuer leur route, au lieu d'être conduits dans un des ports du capteur pour y être adjugés. Cette faculté leur est accordée, non seulement par des règlements particuliers de plusieurs pays, ainsi qu'on vient de le voir ; elle a même été consacrée par des stipulations conventionnelles. Le traité du 20 décembre 1787 entre la Russie et le Portugal porte que le navire doit être mis en liberté lorsque le capitaine livre la contrebande de guerre.

L'article 17 du traité de commerce de 20 septembre 1800 entre la France et les États-Unis renfermait à cet égard une stipulation formelle, qui se retrouve du reste dans la plupart des traités conclus depuis lors par les républiques de l'Amérique du Sud **.

Expédition et vente de navires de guerre.

§ 2780. Le degré de perfection auquel sont arrivés certains chantiers de construction et les ateliers pour la fabrication des machines à vapeur ont valu à quelques États neutres le privilège d'attirer chez eux des commandes pour la fabrication ou l'armement de bâtiments de guerre destinés aux belligérants. Jusqu'à quel point l'exécution de pareils travaux et les spéculations de ce genre sont-elles compatibles avec les devoirs de la neutralité et les règles générales sur la contrebande ? Cette question mérite d'être examinée attentivement.

Au premier abord et en principe, on peut dire que le droit absolu

* Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. XVIII, pp. 12-14; Vattel, *Le droit*, liv. III, ch. VII, § 113 ; Phillimore, *Com*, v. III, §§ 275 et seq.; Wildman, v. II, pp. 216 et seq.; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 196 et seq.; Hautefeuille, *Des droits*, tit. 13, sect. 1, § 1 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 26 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 230 ; Gessner, pp. 123-131 ; Heineccius ; *De nav.*, cap. II, §§ 3, 6 ; Zouch, t. II, § 8 ; Bluntschli, §§ 806, 809 et seq.; Heffter, § 161 ; Massé, t. I, pp. 211 et seq.; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, p. 406 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 143-145 ; Duer, v. I, lect. 7, §§ 4 et seq.; Halleck, ch. XXIV, §§ 2 et seq.; Manning, pp. 305-312 ; Fiore, t. II, pp. 505 et seq. ; Martens, *Précis*, § 319 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 4 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XV ; Garden, *Traité*, t. I, p. 344 ; Moseley, pp. 100-103; Polson, p. 64; Hosack, pp. 23, 24 ; Bulmerincq, *Revue du droit int.*, 1879, p. 616 ; Hall, *International law*, pp. 586, 588 ; Boeck, §§ 649 et seq.

** Ortolan, *Règles*, t. II, liv. III, ch. VI ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 230 ; Bulmerincq, *Revue de droit int.*, 1879, p. 616 ; Hall, *International law*, p. 586 ; Boeck, §§ 649 et seq.

de capturer et de confisquer les bâtiments construits ou armés dans ces conditions ne saurait faire l'ombre d'un doute ; c'est même à cause de cela que peu de traités ou de lois particulières renferment à ce sujet de stipulation formelle (1). Mais quand on se place sur le terrain des faits, quand on tient compte des circonstances multiples qui se rattachent à un armement naval, la question change de face, et l'on reconnaît qu'il y a des distinctions à faire.

Le doute peut s'élever, par exemple, selon les circonstances, relativement à des navires qui se rendent dans un port ennemi pour y être vendus, et dont la construction est telle qu'ils pourraient être facilement adaptés à des usages de guerre.

Quand il est prouvé que l'armateur neutre sait que son navire est particulièrement propre aux fins de la guerre et qu'il se rend ouvertement avec lui dans le pays ennemi, dans l'intention ou l'espoir de le vendre à l'ennemi, pour qu'il soit employé comme vaisseau de guerre, les juges anglais n'hésitent pas à condamner le navire comme contrebande de guerre.

Cas du *Brutus*.

§ 2781. C'est ainsi qu'ont jugé les Lords de la Cour d'appel le 27 juillet 1804 dans le cas du ***Brutus***, navire nouvellement construit à Salisbury, État de Massachusetts. Percé pour recevoir quatorze canons, il n'en avait que deux tout montés, pour le défendre, comme ses propriétaires le prétendaient, contre les corsaires français. Dans le cours de son premier voyage à destination de la Havane, où son capitaine avait ordre de le vendre, il fut pris et condamné comme contrebande de guerre par la Cour de la vice-amirauté de Halifax, pour la raison que le navire, ainsi que le rapport des inspecteurs l'établissait clairement, avait été construit pour usages de guerre et non de paix, et allait être vendu à l'ennemi.

Par contre, dans un autre cas, où le caractère du navire était équivoque, attendu qu'il avait été dans le principe employé activement à faire du commerce et que l'occasion de le vendre avait surgi de circonstances accompagnant son emploi au commerce, les Lords décidèrent la restitution.

(1) Parmi les traités qui comprennent les bâtiments de guerre comme objets de contrebande, on peut citer ceux conclus par l'Angleterre et le Danemark en 1670 (Dumont, t. VII, pte. 1, p. 126), et par l'Angleterre et la Suède en 1661 (Hertslet, v. II, p. 324 ; Dumont, t. VI, pte. 2, p. 384), en 1666 (Dumont, t. VI, pte. 3, p. 83), et en 1803 (Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. III, p. 525 ; 2e édit., t. VIII, p. 91).

Cas du *Corbeau*.

§ 2782. La bonne foi du commerçant a même fait exempter de confiscation un navire qui avait été d'abord employé à des usages de guerre, puis en avait été retiré. Tel est le cas du *Corbeau*, primitivement corsaire français, condamné comme tel à New-York; il paraît que l'acquéreur l'avait acheté pour en faire un navire marchand; mais après avoir fait vainement tous ses efforts pour l'adapter à ce service, il avait manifesté l'intention de le vendre de nouveau. Les Lords cassèrent le jugement de la Cour de la vice-amirauté des Bahamas, qui en avait approuvé la saisie, et décrétèrent la restitution.

Affaire du *Richmond*. 1804.

§ 2783. Supposons encore qu'un navire construit non pour le compte d'un gouvernement étranger, mais pour celui d'un particulier quelconque dans un but de spéculation commerciale, sorte d'un chantier neutre et soit acheté par un État engagé dans une guerre. Dans ces conditions, le navire devient sans doute passible de confiscation ; mais le capteur n'est pas fondé à élever des réclamations contre le pays où la construction a eu lieu, parce que le fait ne constitue par lui-même qu'un cas pur et simple de contrebande de guerre sans caractère aggravant d'aucune sorte.

C'est dans ce sens que l'amirauté anglaise se prononça en 1804 au sujet de la capture à Sainte-Hélène du navire américain le *Richmond*, qui transportait des marchandises licites à l'île de France (Maurice). Il résulta en effet de l'enquête instruite à Londres que ce navire avait été expressément construit pour être transformé en bâtiment de guerre, et que son capitaine n'avait pas dissimulé l'arrière-pensée de spéculer sur sa vente dans une colonie française alors en guerre avec la Grande-Bretagne. Il en avait été de même, nous venons de le voir, quatre ans auparavant pour le navire le *Brutus*, qui avait été également confisqué par le tribunal d'Halifax comme objet de contrebande. Mais ni l'un ni l'autre de ces bâtiments n'ayant été construits sur un chantier neutre en vertu d'un contrat exprès passé avec le belligérant, l'Angleterre ne vit dans le fait de vente à l'ennemi qu'un acte imputable à un particulier et ne se crut pas autorisée à en faire remonter la responsabilité jusqu'au gouvernement des pays où la construction avait eu lieu.

Jurisprudence de la Cour suprême des États-Unis.

§ 2784. Dans une affaire de prises qui lui fut soumise en 1815, la Cour suprême des États-Unis se guida d'après les mêmes principes et décida : « qu'une nation neutre peut, sans manquer à la neutralité et par convention spéciale, accorder aux belligérants la permission d'équiper des navires de guerre dans les limites de

son territoire », mais qu'à défaut d'un accord de ce genre, les États en guerre n'ont le droit ni de construire ni d'équiper des bâtiments armés en pays neutre, ni d'en accroître la force. Tout acte de ce genre, quand il ne repose pas sur des obligations conventionnelles, constitue un attentat manifeste contre la souveraineté et l'indépendance des belligérants, et les prises que ces bâtiments ainsi armés auraient aidé à opérer seraient entachées d'un vice radical d'illégitimité.

La doctrine proclamée dans cette circonstance par la Cour suprême des États-Unis n'avait cependant pas toujours inspiré le cabinet de Washington ; car lors de la guerre qui éclata sur le continent européen en 1793, le président Jefferson, dans un de ses messages, invoquait le témoignage des auteurs qui traitent du droit international pour démontrer que les États-Unis avaient rempli *un devoir de justice et de prudence* en empêchant les nations belligérantes d'armer et d'équiper des navires de guerre dans les ports de la république.

Affaire du navire anglais *Tornado*.

§ 2785. Pendant la guerre entre l'Espagne et le Chili, le vapeur à hélice *Tornado*, appartenant à la maison anglaise Isaac Campbell et C[ie], fut saisi par les Espagnols en août 1866 dans les eaux de Madère, sous prétexte qu'il était destiné au service chilien. L'équipage fut fait prisonnier et soumis à une détention sévère. Ce fait donna lieu à une correspondance fort aigre entre l'Angleterre et l'Espagne. Lord Stanley admettait la destination du navire et sa condamnation ; mais au début il exigea satisfaction entière pour l'incarcération illégale de l'équipage. Le gouvernement espagnol ayant refusé, il réduisit ses réclamations. L'élargissement de quarante détenus n'eut lieu qu'en février 1867, celle des autres plus tard seulement. En 1870, le cabinet de Madrid se décida enfin à leur allouer une indemnité de 1,500 livres sterling, qu'ils ne voulurent pas d'abord accepter vu son exiguité. Lord Stanley demandait pour eux bien davantage ; mais il se résigna *.

Actes du parlement anglais de 1819 et de 1870.

§ 2786. Les deux lois que le parlement anglais a votées en juillet 1819 et en août 1870 sous le nom de *foreign enlistment act* défendent de la manière la plus explicite toute construction, tout armement et toute vente de bâtiments de guerre dans les ports britanniques pour compte d'un État belligérant. On a prétendu, il est vrai, qu'une semblable prohibition ne pouvait découler que

* Hall, *International law*, pp. 532 et seq. ; Perels, p. 268.

des lois intérieures de chaque nation, et que là où les lois municipales restaient muettes sur ce point on ne pouvait alléguer qu'il y eût infraction aux devoirs de la neutralité. Cette opinion, croyons-nous, repose sur une assimilation mal entendue de la contrebande et d'un armement naval; car les devoirs stricts qu'impose la neutralité, et dont la défense de fournir des navires ou des armes aux belligérants est un des plus essentiels, dérivent du droit international, indépendamment de toute loi positive destinée à en garantir plus ou moins efficacement la rigoureuse observation.

Doctrine anglaise sur la matière.

§ 2787. A propos des discussions suscitées entre l'Angleterre et les États-Unis pour la construction, l'armement ou la vente de corsaires destinés aux Confédérés du Sud, nous avons eu déjà occasion de faire remarquer que le gouvernement britannique s'était toujours, par rapport à cette matière, placé sur le territoire des lois municipales, qui consacrent la liberté absolue du commerce des articles dits de contrebande de guerre, et avait cru pouvoir ainsi repousser l'accusation d'avoir laissé enfreindre les règles de la neutralité. Lorsque le débat fut porté au sein du parlement, l'avocat général (*sollicitor*) s'efforça bien de soutenir la même thèse et de montrer que si le *foreign enlistment act* de 1819 — ce qui ne pouvait être contesté — entrait essentiellement dans le domaine de la législation intérieure, modifiable ou révocable au gré du législateur qui l'avait promulgué, le gouvernement des États-Unis n'avait pas le droit d'attribuer aux infractions dont il pouvait avoir été l'objet, un caractère autre que celui d'un acte privé de contrebande de guerre. Cette argumentation n'est pas sans valeur; mais il faut croire que l'Angleterre elle-même ne l'a pas considérée comme irréfutable, puisqu'au mois d'août 1870, elle a proposé et fait adopter au parlement un nouvel acte de neutralité, qui, amendant celui de 1819, réprime par des peines sévères toute opération ayant pour objet de livrer aux belligérants des navires armés ou les moyens de les transformer en instruments de guerre *.

Opinion des publicistes : Jouffroy.

§ 2788. Jouffroy, ainsi que nous l'avons vu, fait rentrer dans une

* Ortolan, *Règles*, t. II, liv. III, ch. VI, app. spéc., nos 22, 24; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 26; Heffter, § 157a; Bluntschli, § 803; Phillimore, v. III, §§ 147, 264; Pratt, *Law of contraband of war*, pp. 23 et seq.; Moseley, pp. 50 et seq.; *Times* du 28 mars 1803, séance de la chambre des Communes du 27 mars 1803; Gessner, p. 121; *Mémorial diplomatique*, 1867, p. 68; Twiss, *War*, § 148; Hall, *International law*, pp. 532 et seq.

des six classes entre lesquelles il a divisé les objets prohibés comme contrebande de guerre « les bâtiments de guerre de tout rang, construits et armés dans des ports neutres pour le compte et le service d'une puissance belligérante ».

Ortolan. Ortolan est d'avis qu'on ne saurait contester « que le navire propre aux usages de la guerre doive être rangé parmi les objets de contrebande et soit exposé, comme tel, à capture et à confiscation. S'il existe, dit-il, certaines incertitudes ou quelque désaccord quant à la détermination en détail de cette contrebande, toujours est-il universellement reconnu qu'il y faut comprendre tous instruments quelconques fabriqués à l'usage de la guerre. Or quel instrument plus directement construit à cet usage, quel engin d'un emploi plus offensif, quelle machine de guerre plus complète qu'un bâtiment de guerre? »

Gessner. Gessner fait observer que, bien que les vaisseaux de guerre ne soient pas en général mentionnés par les traités au nombre des articles de contrebande, ils sont cependant toujours considérés comme en faisant partie.

Moseley. Moseley comprend dans la catégorie des objets prohibés même les bâtiments marchands dans certaines circonstances. « Non seulement, dit-il, les armes et les munitions, mais dans une guerre maritime ou une guerre entre des puissances maritimes les bâtiments équipés comme vaisseaux armés, ainsi que ceux qui servent au transport de troupes, et même *les navires marchands* dans certaines circonstances sont de la contrebande de guerre au premier degré et, comme tels, sujets à confiscation. » Il base son raisonnement sur cette règle : « les navires d'un ami au service d'un ennemi sont des ennemis ».

Heffter. Heffter va plus loin : il soutient que même la construction de navires marchands pour le compte de l'ennemi est un fait essentiellement hostile, entraînant la saisie et la confiscation.

Hall. Hall estime que les conclusions logiques à tirer des principes fondamentaux de la neutralité ne doivent s'étendre qu'à prohiber la sortie des eaux neutres d'un navire muni d'une commission de belligérant, ou appartenant à un belligérant, et capable d'infliger des dommages à l'ennemi.

Perels. Perels s'exprime comme suit : « Il n'est pas permis à l'État neutre de céder au belligérant des navires qui doivent recevoir une destination militaire, ni de tolérer que, dans ses ports, des navires soient construits, équipés, armés, pourvus de matelots, afin d'être remis ensuite à l'un des belligérants. Il ne lui est pas permis da-

vantage de souffrir que ses sujets fournissent de semblables navires aux belligérants *. »

§ 2789. La notion de la quasi-contrebande, qui a si singulièrement étendu la liste des articles qualifiés d'illicites en temps de guerre, est fondée sur le même principe que celui de la division des obligations dans les contrats et les quasi-contrats. La quasi-contrebande.

Tetens, pour expliquer ce qu'il faut entendre par quasi-contrebande, s'exprime ainsi : « Supposons qu'une armée navale soit à équiper et à approvisionner dans un port de l'un des belligérants où l'on prépare des magasins dans ce but ; dès lors toute sorte de livraisons apportées sur les lieux par les neutres sont justement considérées comme contrebande, même quand elles ne le seraient pas par leur nature. Elles deviennent illicites par les seules circonstances. On peut les nommer *contrebande par accident*. Le blé même et l'argent sont choses prohibées dans ce cas. »

Cette théorie a été appliquée sur une grande échelle par l'Angleterre, et a servi de base juridique à la plupart des sentences prononcées par les juges d'amirauté Marriot, Jenkinson et Scott. Hâtons-nous d'ajouter qu'elle est en opposition directe avec les vrais principes du droit des gens moderne, et qu'elle était tombée en désuétude avant même que la guerre de Crimée en 1854 l'eût fait formellement proscrire **.

§ 2790. La pratique de la plupart des nations maritimes substitue parfois à la confiscation une simple *préemption* ou préférence d'achat, c'est-à-dire que les capteurs retiennent par devers eux les articles de commerce illicite en en payant la valeur aux neutres. C'est, comme le rappelle Bello, ce qui a lieu notamment pour les denrées alimentaires qui n'ont pas reçu leur dernière préparation, telles que le blé ou la farine, et pour d'autres articles, par exemple le brai, le goudron et la houille. Cette pratique constitue une atteinte assez sérieuse à la liberté des transactions commerciales et au respect de la propriété privée pour qu'il vaille la peine de rechercher les fondements du droit duquel on la fait dériver. Droit de préemption.

A en croire certains auteurs, tous les belligérants ont exercé la préemption jusqu'à la paix de Westphalie, et ce ne serait que de-

* Jouffroy, pp. 133 et seq.; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 206 et seq.; Gessner, pp. 109, 110 ; Moseley, pp. 50 et seq.; Heffter, § 157a ; Hall, *International law*, p. 533 ; Perels, p. 268.

** Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 216 et seq.; Tetens, *Considérations*, sect. 3, n° 6; Heffter, § 175.

puis cette époque qu'ils en auraient limité l'application aux objets d'un usage douteux. On peut même citer à ce sujet un traité conclu en 1641 (1) entre le Danemark et l'Espagne ; mais ce qui est certain, c'est que l'Angleterre ne mit le principe de la préemption en pratique que vers le milieu du siècle dernier.

Ordonnances anglaises à ce sujet. 1793-1795.

§ 2791. Les célèbres ordonnances anglaises de 1793 et de 1795 portaient que les céréales préemptées seraient remboursées avec une prime de 10 0/0, qui en réalité ne représentait pas le bénéfice sur lequel les propriétaires pouvaient légitimement compter.

Décret du gouvernement français. 1793.

L'attitude de l'Angleterre obligea la France à user de représailles et à promulguer son décret du 9 mai 1793, qui établissait un système analogue de préemption pour les denrées alimentaires.

Considérations générales sur cette législation.

§ 2792. Hautefeuille fait observer avec beaucoup de justesse que ces primes arbitrairement calculées, ce dépouillement violent de marchandises appartenant à des particuliers qui n'ont aucun fait blâmable à se reprocher, compromettent les intérêts les plus sacrés et les plus dignes de respect. En effet, le commerce ne se borne pas uniquement à la vente d'une cargaison ; il se compose d'une série d'opérations liées et combinées de telle sorte que, si l'une vient à échouer, les autres peuvent en être gravement compromises. Que les marchandises, par exemple, soient débarquées dans un port autre que celui auquel elles étaient destinées, tous les calculs des négociants se trouvent déjoués ; les engagements souscrits ne peuvent plus être tenus ; les bénéfices opérés sur le chargement de retour s'évanouissent, et le crédit, qui est l'âme et la force des transactions commerciales, peut être à jamais affaibli ou ruiné.

Stipulations conventionnelles sur la matière.

§ 2793. Plusieurs traités ont consacré le principe de la préemption ; nous citerons entre autres ceux de 1794 (2) et de 1796 (3) entre l'Angleterre et les États-Unis, et celui de 1803 (4) entre la première de ces puissances et la Suède. Voici la teneur de l'article 2 de ce dernier traité : « Les croiseurs de la puissance belligérante exerceront le droit de détenir les bâtiments de la puissance neutre allant aux ports de l'ennemi avec des chargements de provisions et de poix, résine, goudron, chanvre et généralement tous

(1) Dumont, t. VI, pte. 1, p. 209.

(2) Elliot, v. I, p. 242; *State papers*, v. I, p. 784; Martens, 1re édit., t. VI, p. 336 ; 2e édit., t. V, p. 641.

(3) Elliot, v. I, p. 263 ; *State papers*, v. I, p. 804 ; Martens, 1re édit., t. VI, p. 601 ; 2e édit., t. V, p. 697.

(4) Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. III, p. 525 ; 2e édit., t. VIII, p. 91.

les articles manufacturés servant à l'équipement des bâtiments marchands (le hareng, fer en barres, acier, cuivre rouge, laiton, fil de laiton, planches et madriers, hors ceux de chêne et esparres, pourtant exceptés); et si les chargements ainsi exportés par les bâtiments de la puissance neutre sont du produit du territoire de cette puissance et allant pour compte de ses sujets, la puissance belligérante exercera dans ce cas le droit d'achat sous la condition de payer un bénéfice de dix pour cent sur le prix de la facture de chargement fidèlement déclaré, ou du vrai taux du marché soit en Suède, soit en Angleterre, au choix du propriétaire, et en outre une indemnité pour la détention et les dépenses nécessaires *. »

§ 2794. Quelques publicistes anglais justifient la préemption en la représentant comme un avantage accordé aux neutres, et non comme un droit appartenant en propre aux belligérants. Il nous est impossible d'accepter cette distinction, qui méconnaît, suivant nous, les saines notions du devoir et du droit, et repose sur la supposition tout à fait erronée que les nations en guerre ont seules le droit de déterminer les limites de la neutralité. Opinion des publicistes :

Phillimore considère la préemption comme une sorte de transaction entre la faculté de confisquer reconnue aux belligérants et celle qui appartient aux nations restées étrangères à la lutte, d'exporter librement leurs produits où bon leur semble. Ce raisonnement, comme on le voit, découle de la distinction établie entre les articles proprement dits de contrebande et ceux d'un usage ambigu, auxquels certaines circonstances particulières permettent d'attribuer le même caractère. Phillimore.

Ortolan nous semble plus logique, plus près de la vérité, quand il admet « qu'une nécessité impérieuse, inévitable, un péril imminent auquel il est impossible de se soustraire, si ce n'est par la lésion du droit d'autrui, emporte, non seulement durant la guerre, mais en tout temps, non seulement pour les belligérants à l'encontre Ortolan.

* Bello, pte. 2, cap. VIII, § 4; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 50-53 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 220 et seq. ; Gessner, pp. 132-140 ; Heffter, § 161 ; Massé, t. I, § 213 ; Jouffroy, pp. 154 et seq. ; Fiore, t. II, p. 407 ; Klüber, *Droit*, § 289 ; Martens, *Précis*, § 319 ; Wheaton, *Elem.*, pte. 4, ch. III, § 24 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 267-270 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 141-143 ; Twiss, *War*, § 146 ; Duer, v. I, lect. 7, §§ 16-17 ; Halleck, ch. XXIV, §§ 25 et seq. ; Wildman, pp. 219 et seq. ; Manning, pp. 313-318 ; Ward, *On contraband*, p. 196 ; Pratt, p. 255 ; Moseley, pp. 91-96 ; Polson, p. 64 ; Hosack, pp. 21, 22 ; Desjardins, *Droit com. maritime*, t. I, § 23 ; Hall, *International law*, p. 585 ; Testa, p. 209 ; Perels, p. 280 ; Boeck, §§ 254, 728-730.

des neutres, mais pour tous, excuse d'une telle lésion, sauf l'obligation de réparer le préjudice qui en est résulté ».

Hautefeuille. Hautefeuille nie jusqu'à l'existence d'un droit suprême en cette matière; Gessner n'y voit qu'une question de fait subordonnée à l'appréciation des circonstances.

Gessner.

Boeck. Boeck pense qu'on ne saurait contester aux belligérants le droit de préemption, sur mer, ce droit correspondant à celui de réquisition, sur terre. Mais il ne peut être exercé que dans les cas de nécessité constatée et moyennant indemnité.

Perels. Perels, en revanche, repousse absolument le droit de préemption, à moins de nécessité absolue et uniquement à l'égard des vivres que l'on transporte vers le pays ennemi, quand même leur destination ne serait pas évidente, et moyennant indemnité. Ce n'est point un droit de préemption, mais un droit du même genre que celui d'angarie.

Résumé. § 2795. De ce qui précède on peut conclure que la théorie est d'accord avec la pratique pour admettre l'exercice du droit de préemption toutes les fois qu'il se produit dans des cas de force majeure qui en légitiment l'emploi. Il va sans dire que le belligérant qui y a recours, sans y être moralement contraint, ou sans indemniser ceux au préjudice desquels il l'exerce, engage sa responsabilité et doit en subir les conséquences au même titre que s'il s'était indûment emparé de marchandises de commerce licite *.

Transport de militaires et de marins engagés au service de l'ennemi. § 2796. Le transport sur des navires neutres de militaires ou de marins engagés au service d'un belligérant est assimilé au transport de matériel de guerre et considéré comme contrebande. Ce transport, indépendamment même des circonstances particulières qui peuvent l'accompagner, est un acte d'hostilité réellement caractérisé, dont les sérieuses conséquences ressortent d'elles-mêmes :

Ortolan. « En fait, dit Ortolan, un pareil transport est beaucoup plus grave que le transport de marchandises de contrebande de guerre ; car si ce dernier peut en quelque sorte n'être considéré que comme un acte purement commercial, dont l'auteur n'est pas tenu, on pourrait dire, de prévoir les résultats, l'autre est un acte décidément hostile, sur la portée duquel il n'est plus permis de se méprendre. Le navire neutre qui transporte des gens de guerre pour le compte d'un Etat belligérant se met évidemment au service de cet Etat ; il perd dès

* Phillimore, *Com.*, v. III, § 268 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 220 et seq.; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 50-53 ; Gessner, pp. 132-140 ; Hall, *International law*, p. 585 ; Creasy, *First Platform*, § 596.

lors entièrement son caractère de neutre, et le belligérant opposé est en droit de le traiter tout à fait en ennemi. »

Heffter exige expressément, pour que le transport soit punissable, qu'il soit absolument volontaire. Heffter.

Hautefeuille estime pareillement que les neutres ne sont punissables que si leur navire a été frété par l'ennemi expressément pour le transport de ses soldats; si cette condition n'est pas remplie, le neutre ne viole pas ses devoirs. Hautefeuille.

§ 2797. La pratique anglaise et américaine, au contraire, ne fait aucune distinction en faveur du navire neutre contraint par l'ennemi au transport. Phillimore et Wheaton citent à l'appui plusieurs sentences de tribunaux de prises anglais, desquelles il ressort, en outre, cette particularité que la culpabilité du navire neutre ne dépend pas du nombre des hommes transportés, attendu que le transport d'un petit nombre d'officiers supérieurs a plus d'importance que celui d'un grand nombre de simples soldats ou de matelots. Pratique anglaise et américaine.

La défense faite aux neutres de se livrer à un pareil transport a été l'objet de nombreuses stipulations conventionnelles. Il est de règle générale que le navire qui y est employé est passible de saisie et de confiscation, et que les hommes qu'il transporte sont exposés à être faits prisonniers ; mais il est aussi généralement admis que le navire redevient neutre aussitôt que le transport a été effectué, et qu'il ne peut plus être capturé après que le débarquement a eu lieu *.

§ 2798. Les annales des Cours de prises offrent un certain nombre de jugements relatifs à des cas de transport de marins et de militaires pour le compte de l'ennemi. Parmi les plus importants, on peut citer les suivants : Sentence des tribunaux de prises.

Dans l'espèce du navire nord-américain *Friendship*, il s'agissait d'un contrat passé avec des agents du gouvernement français pour transporter en France quatre-vingts marins, officiers et matelots, restant des équipages de plusieurs bâtiments naufragés et qui, sous les ordres de leurs chefs respectifs, conservèrent pendant la traversée leur caractère militaire. Le contrat d'affrètement avait été soustrait ou lacéré ; mais de l'examen des faits, il résulta jusqu'à Le navire *Friendship*.

* Gessner, pp. 100 et seq. ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 234 et seq. ; Bluntschli, § 815 ; Heffter, 157[a] ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 173 et seq. ; Jouffroy, p. 136 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 272 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 25 ; Duer, v. I, lect. 4, §§ 55-58 ; Halleck, ch. XXVI, § 17 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 228 ; Pratt, *Law of contraband*, p. IX ; Bluntschli, § 818 ; Diaz Covarrubias, *Bluntschli*, § 831 ; Perels, *Droit maritime*, p. 286 ; Boeck, § 662 ; Hall, *International law*, p. 595 ; Testa, p. 210.

l'évidence que le navire ne pouvait pas prendre d'autre chargement, que le gouvernement français avait payé le fret et que l'opération pouvait être assimilée à un mouvement effectué par la marine française d'un port des Etats-Unis à un port de France. Le navire fut en conséquence déclaré de bonne prise.

L'Orosembo.

§ 2799. Un autre navire appartenant également aux Etats-Unis, l'*Orosembo*, partit de Rotterdam à destination de Lisbonne, où il reçut à son bord trois officiers supérieurs hollandais, qu'il se chargea de conduire à Batavia, quoique ostensiblement il fût destiné pour Macao. La charte partie qui fut produite devant le tribunal stipulait que le capitaine recevrait 5,000 francs par mois pour le transport exclusif d'un nombre indéterminé de passagers. Ce contrat spécifiait bien qu'il avait été passé avec un sujet portugais résidant à Lisbonne; mais Sir W. Scott fut d'avis que le véritable contrat avait été fait avec le gouvernement hollandais pendant le séjour du navire à Rotterdam, et qu'il avait pour objet de transporter des militaires dans une colonie éloignée de la métropole. Quant au nombre des passagers trouvés à bord, ce juge le considéra comme indifférent et dit que l'on pouvait supposer que le gouvernement hollandais s'était réservé de fixer le nombre des passagers qu'il lui conviendrait de faire embarquer; d'autre part, que c'était pour faciliter son opération que le bâtiment naviguait avec de fausses pièces de bord. Le principe qui attribue le caractère ennemi au navire neutre employé comme transport par les belligérants n'admet aucune exception; et en mentionnant la présence sur l'*Orosembo* de deux employés hollandais de l'ordre civil, Sir W. Scott s'exprima en ces termes : « Je ne vois pas qu'il y ait nécessité de décider si le principe dont il s'agit serait applicable même dans le cas où tous les passagers seraient simplement des fonctionnaires civils; mais mon opinion personnelle penche pour l'affirmative *. »

Affaire du Cagliari.

§ 2800. Au mois de juillet 1857, le bateau à vapeur sarde le *Cagliari* sortit du port de Gênes à destination de Tunis avec vingt et un passagers. A peine le navire eut-il atteint la pleine mer, ceux-ci se révoltèrent, s'emparèrent du navire et se dirigèrent sur une île napolitaine, où ils trouvèrent quelques prisonniers politiques, qu'ils mirent aussitôt en liberté. Ayant ensuite fait mettre le cap sur l'entrée du golfe de Naples, ils s'y firent débarquer, dans

* Duer, v. I, lect. 4, § 58; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 25; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 228; Phillimore, *Com.*, v. III, § 272; Halleck, ch. XXVI, § 17.

l'intention de provoquer une révolution dans le pays. Le capitaine s'éloigna ensuite de la côte et reprit son voyage interrompu ; mais, pendant la traversée, il fut saisi par un corsaire napolitain et traduit devant une Cour de prises, qui ordonna la confiscation du *Cagliari*. Le capitaine et les hommes de l'équipage, parmi lesquels se trouvaient deux mécaniciens anglais, Watt et Park, furent retenus comme prisonniers de guerre.

Le gouvernement sarde ne perdit pas un instant pour réclamer la relaxation du navire et de son équipage, en se fondant sur ce que le capitaine avait agi sous le coup d'une force majeure et dans l'ignorance du caractère et des intentions des passagers qu'il conduisait, jusqu'au moment où ils s'étaient soulevés contre son autorité. Il faisait valoir en outre qu'au moment de sa capture le *Cagliari* se dirigeait réellement vers son port de destination. Malgré la force et la justesse incontestables de ces raisons, le gouvernement napolitain refusa d'accéder à la demande du cabinet de Turin. Le comte de Cavour eut alors l'idée d'en appeler à l'opinion des jurisconsultes anglais Twiss et Phillimore. Ceux-ci constatèrent que le *Cagliari* naviguait sous le pavillon sarde et était muni de papiers de mer réguliers ; qu'au moment où il avait été capturé il se dirigeait vers Tunis, son port de destination ; qu'à cette époque le gouvernement de la Sardaigne et celui de Naples étaient mutuellement en paix. De l'ensemble de ces faits, ils déduisirent que la capture du navire n'avait pu avoir lieu par l'exercice normal des droits inhérents à un belligérant, mais uniquement en vertu de la loi politique du pays ; et ils conclurent que tout ce que pouvait faire le gouvernement napolitain, c'était de mettre le cabinet sarde en demeure d'agir comme dans les cas où le coupable s'est soustrait à l'action de la justice de l'offensé. Les grandes puissances européennes, qui avaient été invitées en même temps à examiner l'affaire, furent d'avis qu'il y avait lieu de la soumettre à un arbitrage, selon le vœu général formulé par le congrès de Paris en 1856 en matière de conflits internationaux.

L'emprisonnement des mécaniciens anglais du *Cagliari*, qui durait depuis dix mois déjà, dans des circonstances nuisibles à leur santé, poussa le cabinet de Londres à insister vivement auprès du gouvernement napolitain pour obtenir leur mise en liberté immédiate. Le roi Ferdinand accéda à cette demande, en déclarant toutefois qu'il n'agissait que par humanité envers les prisonniers et par déférence pour la reine Victoria, mais non par conviction que la réclamation du gouvernement anglais était fondée ; inébranlable d'ailleurs dans

sa ligne de conduite, il refusa formellement de restituer le *Cagliari* et d'accepter l'arbitrage proposé.

Lord Malmesbury, alors ministre des affaires étrangères en Angleterre, revint à la charge et engagea vivement les ministres napolitains à mettre à profit dans le plus bref délai possible le moyen de conciliation qui leur était offert ; il faisait valoir, entre autres raisons, que s'y refuser plus longtemps constituerait, dans l'opinion des jurisconsultes les plus éminents, une infraction à la loi des nations ; et il ajoutait que, suivant lui, le gouvernement napolitain était moralement tenu de mettre en liberté sous caution les hommes de l'équipage du *Cagliari*.

Cette intervention de l'Angleterre fut enfin couronnée de succès : le navire et l'équipage furent remis, sans que le gouvernemen sarde eût à intervenir, au consul anglais à Naples, qui fit conduire le *Cagliari* à Gênes, pour être livré aux autorités locales par les soins du consul anglais résidant dans ce port.

Malgré cette restitution, la procédure suivit son cours devant les tribunaux de prises napolitains, qui décidèrent en définitive que le *Cagliari* avait été employé à des actes de guerre et de piraterie ; que ces actes avaient été commis sciemment par le capitaine et son équipage ; qu'en conséquence le navire s'était mis dans le cas d'être capturé et confisqué, en même temps que les propriétaires devaient être condamnés aux frais et aux dépens *.

Transport de dépêches.

§ 2801. On range aussi parmi les objets de contrebande de guerre les dépêches adressées aux belligérants et relatives à la guerre. Le transport de plis officiels pour le compte de l'ennemi peut avoir les conséquences les plus funestes. Une seule dépêche en effet ne suffit-elle pas pour développer tout un plan de campagne ou pour donner un avis de nature à neutraliser et à renverser les projets de l'adversaire ? Mais, pour que la confiscation puisse équitablement être prononcée, il ne suffit pas que les dépêches ennemies soient trouvées à bord ; il faut encore que leur transport constitue réellement un acte hostile, et pour cela 1° que la dépêche soit relative à la guerre ; 2° que le navire ait été expressément affrété dans ce but.

Les dépêches qui n'ont pas trait à la guerre, les dépêches et les lettres privées peuvent être expédiées par les navires neutres. L'usage a établi une exception particulière en faveur des correspondances ayant un caractère purement diplomatique, des dépêches

* Dana, *Elem. by Wheaton*, note 240.

des agents d'une puissance belligérante au gouvernement de cette puissance : les intérêts et les droits des neutres exigent que leurs relations diplomatiques et consulaires avec les belligérants ne soient interrompues ni altérées par la guerre.

§ 2802. Dans l'espèce de l'*Atalanta*, saisi au moment où il transportait des dépêches entre une colonie française et la métropole, le tribunal n'hésita pas à prononcer la validité de la prise, en lui appliquant la règle de droit qui rend le mandataire responsable des actes de son mandant. Par contre, les propriétaires de la cargaison échappent à toute poursuite, à toute responsabilité comme à toute pénalité, à moins qu'il ne soit établi qu'ils étaient de connivence avec le capitaine, ou que le navire et le chargement appartiennent à une seule personne. *L'Atalanta.*

§ 2803. Le navire des Etats-Unis *Madison* était parti de Dieppe, réputé port ennemi, à destination de Baltimore. Il fut capturé parce qu'il avait à son bord des dépêches adressées par le cabinet de Copenhague au consul général de Danemark à New-York. Le jugement prononça la relaxation du navire, en se fondant sur ce que les dépêches de ce genre jouissent des privilèges accordés à la correspondance diplomatique. *Le Madison.*

§ 2804. Le trois-mâts américain *Hope* fut capturé pendant sa traversée de New-York à Bordeaux, ayant à son bord un officier français embarqué en qualité de secrétaire d'un négociant, mais chargé en réalité de porter des dépêches officielles expédiées par les autorités des Indes Orientales et de l'Ile de France et cachées à fond de cale. La Cour d'amirauté condamna le capitaine et déclara la validité de la prise, en faisant ressortir la fréquence des délits de ce genre. *Le Hope.*

§ 2805. Citons maintenant quelques espèces dans lesquelles la capture a été invalidée : *La Caroline.*

Dans l'affaire de la *Caroline*, la Cour d'amirauté anglaise ordonna la restitution du navire et de la cargaison, parce qu'il fut reconnu que les dépêches interceptées appartenaient au ministre d'une puissance amie accréditée auprès de la cour du neutre. Le juge Sir W. Scott motiva sa sentence en ces termes : « Le pays neutre a le droit de conserver ses relations avec l'ennemi, et vous n'êtes pas libre de conclure que toute communication entre eux participe en quelque sorte de la nature d'hostilité contre vous. Le caractère dont est revêtue la personne par l'entremise de laquelle passent ces communications offre d'ailleurs une garantie particulière. Il ne s'agit pas de l'agent direct de l'adversaire, mais bien

d'un ambassadeur résidant auprès d'une cour ennemie avec mission d'y entretenir des relations amicales ; en d'autres termes, d'une personne appartenant à cette classe de fonctionnaires que le droit des gens couvre d'une faveur et d'une protection toutes spéciales. »

Le *Rapide*. § 2806. Un bâtiment américain, le *Rapide*, était parti de New-York, à destination de Tonningen, chargé de papiers cachetés qui avaient été confiés au capitaine par un Hollandais pour être délivrés à un individu résidant en France. L'adresse ne présentait aucun signe extérieur qui démontrât que ces plis eussent une origine officielle ennemie. L'individu qui les avait remis au commandant du *Rapide* avait été envoyé à New-York par le gouverneur de Batavia dans le but de suivre une opération de crédit dans l'intérêt de l'île de Java.

Cette circonstance semblait devoir être envisagée comme ne présentant aucun caractère militaire ou diplomatique, lorsqu'en ouvrant le paquet on y découvrit plusieurs lettres contenant des nouvelles d'une grande importance pour les autorités supérieures hollandaises. Le capitaine déclara sous serment qu'il ignorait absolument le contenu et la destination réelle des papiers saisis. Le tribunal avait le choix, pour sa sentence, d'appliquer l'un ou l'autre des principes généraux qui régissent la matière, c'est-à-dire de décider que le fait de se rendre d'un port neutre à un autre tranche la question en faveur du navire ; ou bien d'admettre, au contraire, que le transport de dépêches officielles importantes constitue *ipso facto* un acte coupable. Dans l'espèce, il reconnut que les deux principes étaient également inapplicables et prononça en conséquence la nullité de la capture du navire.

Guerre d'Orient. 1854. § 2807. Lors de la guerre d'Orient, en 1854, le gouvernement anglais publia un ordre en conseil en date du 28 mars, qui comprenait les dépêches ennemies au nombre des articles dont le transport était interdit aux neutres.

Le même principe était exprimé dans la déclaration française de même date et dans plusieurs déclarations de puissances neutres, notamment dans celle de la Prusse du 22 avril 1854, qui portait que les sujets prussiens ne pourraient recourir à la protection de leur gouvernement contre les désavantages résultant pour eux du transport d'articles de contrebande et de *dépêches*. Par l'article 6 de la déclaration suédoise du 8 avril 1854, il était interdit à tout capitaine suédois de se laisser employer, avec le bâtiment qu'il conduit, à transporter pour aucune des puissances belligérantes

non seulement des troupes ou des munitions de guerre, mais même des dépêches. Nous devons faire observer que ces déclarations ne spécialisaient pas la catégorie des dépêches dont le transport était défendu.

Ainsi que nous l'avons déjà vu, nous retrouvons dans des documents postérieurs, instructions italiennes du 20 juin 1866, règlement russe de 1869, instructions françaises du 25 juillet 1870, la même interdiction frappant les dépêches et la correspondance officielle de l'État ennemi *.

§ 2808. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux paquebots-poste, auxquels des conventions internationales confient spécialement l'échange des correspondances officielles et privées. Le capitaine ignore naturellement le contenu des lettres et des paquets dont il est chargé ; on ne peut par conséquent lui supposer des intentions frauduleuses. La même exception s'étend aux navires marchands ordinaires qui, dans certains pays, sont tenus de se prêter aux transports de la poste.

Exception en faveur des paquebots-poste.

§ 2809. La convention conclue le 14 juin 1833 (1) entre la France et l'Angleterre pour l'établissement d'une ligne régulière de paquebots entre Calais et Douvres est, à notre connaissance, le premier acte international qui ait expressément sauvegardé pour le cas de guerre le respect des navires chargés d'un service postal. L'article 13 de cet arrangement est ainsi conçu : « En cas de guerre entre les deux nations les paquebots-poste des deux offices continueront leur navigation sans obstacle ni molestation, jusqu'à notification de la cessation de leur service faite par l'un des deux gouvernements, auquel cas il leur sera permis de retourner librement et sans protection spéciale dans leurs ports respectifs. »

Convention postale entre la France et l'Angleterre. 1833.

La même stipulation se retrouve dans la plupart des conventions postales conclues depuis lors par les puissances maritimes, notam-

Autres conventions.

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 182 et seq. ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 233 et seq. ; Gessner, pp. 104 et seq. ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. III, § 25 ; Duer, v. I, lect. 4, § 59 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 152, 153 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 271 ; Bluntschli, § 803 ; Heffter, § 157[a] ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 6 ; Halleck, ch. XXVI, § 18 ; Wildman, v. II, pp. 234 et seq. ; Pratt, *Law of contraband*, p. LVII ; Moseley, p. 112 ; Lawrence, *Elem. by Wheaton*, note 230 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 228 ; Bulmerincq, *Revue de droit int.*, 1879, p. 612 ; Creasy, *First Platform*, § 591 ; Hall, *International law*, p. 59 ; Perels, p. 207 ; Boeck, §§ 661, 665 ; Testa, p. 210.

(1) De Clercq, t. IV, p. 243 ; Hertslet, v. V, p. 36 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. XIII, p. 105 ; *Bulletin des lois*, 1832, n° 260.

ment dans celle qui a été signée en 1848 entre l'Angleterre et les Etats-Unis de l'Amérique du Nord*.

Déclaration des gouvernements anglais, français et espagnol lors de la guerre civile aux Etats-Unis.

§ 2810. Au début de la guerre civile aux États-Unis, le gouvernement anglais prévint ses sujets que le transport de soldats, de dépêches, d'armes, de vivres et de munitions pour le compte de l'un des deux belligérants serait considéré comme une infraction aux devoirs de la neutralité.

Le cabinet de Paris fit, le 10 juin 1861, une déclaration analogue et prescrivit aux sujets français de s'abstenir de tout acte qui, n'étant pas strictement conforme aux lois de l'empire ou aux règles du droit des gens, pourrait être considéré par les belligérants comme hostile et contraire aux devoirs de la neutralité, qu'ils étaient tenus d'observer.

La Cour de Madrid, en proclamant également sa neutralité, défendit en termes généraux tout transport d'armes, d'effets militaires et de correspondances à destination des belligérants.

Transport par un navire neutre d'envoyés diplomatiques d'un Etat belligérant.

§ 2811. On ne saurait assimiler au transport de contrebande le cas d'un navire neutre ayant à son bord des citoyens paisibles ou des envoyés diplomatiques de l'État ennemi.

Les États neutres ont le droit d'entretenir des relations diplomatiques avec l'un comme avec l'autre des belligérants ; mais ceux-ci ont le droit d'empêcher qu'un envoyé de leur adversaire traverse leur territoire ; ils peuvent donc l'arrêter, s'il entreprend ce voyage sans leur autorisation, en raison de l'importance de sa mission : cependant ils n'ont pas le droit d'attaquer en pleine mer ou dans les eaux neutres le navire qui le porterait à son bord**.

Affaire du *Trent*. 1861.

§ 2812. C'est cette pratique qui a prévalu dans un cas de ce genre survenu pendant la guerre de sécession aux États-Unis de l'Amérique du Nord.

A peine la guerre civile eut-elle éclaté que le gouvernement Confédéré du Sud s'empressa d'envoyer comme représentants auprès des cours d'Angleterre et de France MM. Mason et Slidell, avec mission de provoquer la reconnaissance par les puissances européennes de l'indépendance de la Confédération du Sud, de conclure en son nom des traités d'alliance, de solliciter l'intervention de l'Europe dans les questions nord-américaines, de faire contre-

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 184 et seq.; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 240 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 228 ; Hall, *International law*, p. 595 ; Desjardins, *Droit com. maritime*, t. I, § 24, p. 58 ; Boeck, §§ 207, 208 ; Perels, p. 432.

** Boeck, *Propriété privée*, §§ 669 ; Perels, p. 288.

poids à l'influence diplomatique des Fédéraux, et de procurer des ressources suffisantes pour subvenir aux besoins financiers et militaires de la Confédération du Sud. Le blocus rigoureux auquel les ports confédérés étaient soumis rendait très difficile le départ des deux représentants dont il s'agit. Ils réussirent cependant à franchir la ligne des croiseurs placés à l'entrée de la Chesapeake et atteignirent l'île de Cuba, où le caractère de leur mission ne tarda pas à être rendu public. Un bâtiment de la marine militaire fédérale vint bientôt se placer en croisière devant le port de la Havane pour surveiller les mouvements de MM. Mason et Slidell, qui finirent par s'embarquer sur le paquebot-poste anglais le *Trent*, qui devait faire voile pour Nassau et de là pour Southampton. Le capitaine de ce paquebot n'ignorait ni la qualité et la destination des deux agents confédérés, ni l'importance que leur gouvernement mettait au prompt accomplissement de leur voyage, que les États-Unis étaient décidés à empêcher à tout prix.

Arrestation de MM. Slidell et Mason.

Le *Trent* avait à son bord la malle de l'Amérique du Sud et celle de l'île de Cuba pour l'Europe, ainsi qu'un nombre considérable de passagers. Le 7 novembre 1861, quelques heures avant d'arriver à Nassau, le *Trent* fut accosté et visé par le croiseur des États-Unis *San Jacinto*. Le capitaine du *Trent* s'opposa vainement à cet acte de violence, en déclarant que ni lui ni son équipage ne prêteraient leur concours pour conduire son bâtiment dans le port qui leur était désigné. Sans tenir aucun compte des réserves et des protestations du capitaine du paquebot, le commandant du *San Jacinto*, M. Wilkes, s'empara des émissaires du Sud et de leurs secrétaires ; mais il ne parvint pas à saisir leurs papiers, cachés par les soins de quelques personnes du bord qui se chargèrent de les faire parvenir à destination. Ensuite le *Trent* fut laissé libre de continuer sa route pour l'Angleterre.

Les prisonniers à bord du *San Jacinto* furent, ainsi qu'ils en ont rendu justice au capitaine Wilkes en débarquant, traités « avec les plus grands égards et une entière courtoisie ». Ils furent ensuite emmenés dans le port de Boston et emprisonnés dans le fort Warren.

Dépêche officielle du capitaine Wilkes au secrétaire d'État de la marine.

§ 2813. La dépêche par laquelle le capitaine Wilkes rendit officiellement compte de l'affaire au secrétaire d'État de la marine à Washington faisait ressortir le peu de respect que des sujets anglais avaient montré pour les lois de la neutralité proclamées par la Grande-Bretagne, en protégeant et même en cherchant à cacher les personnes des insurgés. Il ajoutait qu'il s'était abstenu de capturer

le paquebot qui les transportait, pour ne pas nuire à des intérêts privés et parce qu'il croyait que l'arrestation des deux passagers atteignait le but qu'on se proposait. Cependant le secrétaire d'État, en adressant ses félicitations au capitaine Wilkes, fit observer que son abstention de saisir le *Trent* ne devait pas constituer un précédent pour les infractions aux obligations des neutres à l'avenir.

L'arrestation des envoyés confédérés fut accueillie aux États-Unis par des applaudissements enthousiastes. La chambre des représentants à Washington passa une résolution transmettant les remercîments du congrès au capitaine du *San Jacinto*, et vota à l'unanimité une proposition requérant le Président de la République de faire enfermer MM. Slidell et Mason, comme des traîtres, dans des cachots et de les traiter comme des individus coupables de crimes infamants. Néanmoins quelques esprits plus calmes exprimèrent franchement le doute que l'acte du capitaine Wilkes fût compatible avec les principes que les États-Unis avaient constamment et scrupuleusement respectés, et pût se justifier au point de vue du droit public : ce qui s'ensuivit leur a donné raison.

Note de Lord Russell à Lord Lyons, ministre d'Angleterre à Washington.

§ 2814. Dès que ces événements vinrent à la connaissance du cabinet de Londres, Lord Russell, placé alors à la tête du *Foreign office*, notifia à Lord Lyons, ministre d'Angleterre à Washington, que l'acte de violence commis par le *San Jacinto* constituait un affront pour le pavillon britannique et un acte tellement contraire au droit des gens qu'il était disposé à croire que l'officier américain qui avait commis cette agression n'agissait pas en vertu des ordres de son gouvernement, ou que s'il était cru autorisé à agir ainsi, il s'était grandement mépris sur les instructions qu'il avait reçues ; que le gouvernement des États-Unis devait savoir que le gouvernement anglais ne permettrait pas qu'un pareil affront à son honneur national se passât sans pleine réparation. C'est pourquoi le gouvernement de Sa Majesté Britannique comptait que, lorsque la question aurait été soumise à l'examen du gouvernement des États-Unis, ce gouvernement offrirait de son propre mouvement au gouvernement anglais la réparation qui pût seule satisfaire la nation anglaise, savoir : « la libération des quatre prisonniers et leur remise au ministre anglais à Washington pour qu'ils pussent être replacés sous la protection de l'Angleterre, et de convenables excuses *(suitable apology)* pour l'agression qui avait été ainsi commise. »

§ 2815. Dans la réponse qu'il adressa à Lord Lyons le 18 décembre 1861, M. Seward après avoir déclaré que « le gouvernement anglais avait raison de supposer que le capitaine Wilkes avait agi d'après l'idée personnelle qu'il se faisait de son devoir, sans autres ordres ou instructions, sans même que le gouvernement eût connaissance de sa conduite », et après avoir rectifié quelques-uns des faits allégués, aborde le fond même de la question. « Au moment, dit-il, où l'événement a eu lieu, il existait aux États-Unis une insurrection que notre gouvernement était occupé à comprimer en employant ses forces de terre et de mer. Relativement à cette lutte intérieure, les États-Unis considéraient la Grande-Bretagne comme une puissance amie, tandis qu'elle a pris l'attitude d'une puissance neutre; enfin l'Espagne était considérée sous le même point de vue et avait pris la même attitude que la Grande-Bretagne. Il a été réglé par correspondance que les Etats-Unis et la Grande-Bretagne ont reconnu comme étant applicables à cette lutte intestine ces deux articles de la déclaration du congrès de Paris de 1856, savoir : que le pavillon neutre ou ami couvre les marchandises de l'ennemi qui ne constituent pas la contrebande de guerre, et que les marchandises, à l'exception de la contrebande de guerre, ne sont pas sujettes à la confiscation sous pavillon ennemi. » Réponse de M. Seward à Lord Lyons.

Tel était le point de départ adopté par M. Seward dans son argumentation pour élucider les questions suivantes : Argumentation de M Seward.

1° Les personnes arrêtées et les dépêches supposées étaient-elles de la contrebande de guerre ? Principes généraux sur la matière.

2° Le capitaine Wilkes pouvait-il légalement arrêter et visiter le *Trent* dans le but de découvrir ces personnes formant contrebande et ces dépêches?

3° A-t-il exercé ce droit d'une manière légale et convenable?

4° Ayant trouvé à bord du navire les personnes constituant contrebande en possession de dépêches constituant également de la contrebande, avait-il le droit de capturer les personnes ?

5° A-t-il exercé ce droit de capture d'une manière permise et réglée par la loi des nations?

M. Seward se prévaut d'abord de l'opinion de Vattel et de Sir W. Scott. qui pensent que l'ambassadeur ennemi peut être détenu *in transitu*, pour soutenir que les quatre personnes arrêtées et les dépêches dont on les soupçonnait porteurs constituaient de la contrebande de guerre; il prétend ensuite que le capitaine du *San Jacinto* était pleinement autorisé par le droit international à agir comme il l'avait fait, et que la circonstance que le *Trent* était parti

d'un port neutre à destination d'un autre port neutre n'était pas un motif suffisant pour empêcher la visite. A ce propos, il faisait d'ailleurs remarquer et prouvait que l'acte avait été consommé avec toute la modération voulue en pareil cas. Restait à résoudre la question de savoir si le capitaine Wilkes avait exercé le droit de capture conformément aux dispositions en vigueur.

« C'est ici, disait M. Seward, que commencent les difficultés. De quelle manière la loi des nations prescrit-elle de disposer de la contrebande trouvée et saisie à bord d'un vaisseau neutre? La réponse serait facilement trouvée, si la question était : Que faut-il faire du vaisseau de contrebande ? Il faut le prendre et l'envoyer dans un port convenable, et l'y soumettre à une poursuite judiciaire devant un tribunal d'amirauté, qui examinera et décidera les questions de guerre, de neutralité, de contrebande et de capture. De même on trouverait promptement la même réponse, si la question était : De quelle manière la loi des nations prescrit-elle de procéder à l'égard de la contrebande lorsqu'elle consiste en propriétés, en autres objets ou en valeurs numéraires? Mais ici la question concerne le mode de procédure relativement non pas au vaisseau qui transportait la contrebande, ni aux choses de contrebande qui rendaient le navire passible de la confiscation, mais aux personnes constituant contrebande.

« Les ouvrages de droit sont muets ; la question est cependant aussi importante qu'elle est difficile. D'abord le belligérant qui capture a le droit d'empêcher l'officier, le soldat, le matelot, le ministre, le messager ou le courrier de continuer son voyage illégal et d'atteindre le but de sa mission ; d'un autre côté, la personne capturée peut être innocente, c'est-à-dire il se peut qu'elle ne soit pas de la contrebande ; elle a pour cela droit à un jugement équitable de l'accusation portée contre elle. L'Etat neutre qui l'a prise sous son pavillon est obligé de la protéger, si elle n'est pas de la contrebande, et il a droit de demander d'être satisfait sur cette importante question. Cet Etat est tenu d'assurer sa sûreté, si elle est innocente, comme il est tenu de l'abandonner, si elle constitue réellement de la contrebande. Il y a ici en présence des réclamations diverses comprenant les questions de liberté personnelle, de vie, d'honneur, de devoir. Ici il y a en présence des réclamations nationales diverses comprenant des questions de bien-être, de sûreté, d'honneur et d'empire. Elles requièrent un tribunal et un jugement. Ceux qui ont capturé et ceux qui ont été capturés sont égaux; les Etats neutres et les Etats belligérants sont égaux.

« Comme les dispositions légales ne tranchaient pas ces questions, notre gouvernement à proposé au début de conduire les personnes capturées dans un port convenable et d'y instituer un tribunal pour vider la controverse. Mais les Cours d'amirauté ont seules juridiction dans des procès maritimes, et ces Cours n'ont de règlement que pour résoudre les réclamations en matière de contrebande ordinaire, mais non pour juger les réclamations concernant les personnes qui sont de la contrebande. Ces Cours ne peuvent rendre aucun jugement ni pour ni contre les personnes constituant de la contrebande. On peut obtenir dans ces Cours une décision qui aura un poids moral et qui sera aussi importante que celle d'une Cour judiciaire, en employant des voies détournées. On peut amener les hommes suspects et les vaisseaux suspects dans un port, et la question de savoir si le vaisseau constitue de la contrebande y sera jugée. On le prouvera en démontrant que les hommes suspects sont de la contrebande, et la Cour devra alors décider que le vaisseau constitue également de la contrebande...

Application de ces principes au cas en question.

« Dans l'affaire en question, le capitaine Wilkes, après s'être emparé du personnel de contrebande et avoir opéré la prise du *Trent* d'une manière parfaitement légale, à ce qu'il nous semble, au lieu de conduire sa capture au port, l'a relâchée et lui a permis de continuer son voyage avec toute sa cargaison. En agissant ainsi il a mis obstacle à l'information qui aurait pu avoir lieu dans le cas contraire. Maintenant, si la prise du personnel de contrebande et la prise du navire en contrebande doivent être regardées non comme deux actes distincts et séparés, justifiables en vertu du droit des nations, mais comme un seul et même acte, il s'ensuit que la prise n'a pas été consommée ou qu'elle a été abandonnée. Quant à décider si les Etats-Unis ont le droit de s'approprier l'avantage principal de la prise, c'est-à-dire la garde des personnes prisonnières, en administrant la preuve qu'elles sont de la contrebande, cela dépend de la question préalable de savoir si l'acte d'avoir laissé l'opération inachevée était un acte nécessaire, ou s'il était facultatif et par conséquent volontaire. S'il était nécessaire, l'Angleterre, nous le supposons, doit naturellement cesser d'insister sur l'abandon du navire et sur l'absence d'instruction légale, qui en est la conséquence. D'un autre côté, on ne voit pas comment les Etats-Unis pourraient insister sur cette instruction, si l'abandon de la prise a été le résultat d'un acte du capitaine Wilkes, qui serait une faute de leur part même. Le capitaine Wilkes a exposé au gouvernement les raisons qui l'ont porté à relâcher le *Trent :* « J'ai renoncé à

la saisie, dit-il, à cause du nombre réduit de mes officiers et de mon équipage, et des dérangements que cet acte aurait causés à des personnes inoffensives, à un grand nombre de passagers qui auraient été exposés à beaucoup d'inconvénients et de pertes... La question est de savoir non pas si la conduite du capitaine Wilkes peut être justifiée, mais bien quelle est actuellement la manière dont le gouvernement envisage les effets de sa conduite. Admettant donc, seulement par forme de raisonnement, que la relaxation du *Trent*, si elle a été volontaire, impliquait l'abandon du droit qu'avait le gouvernement de retenir les prisonniers, les Etats-Unis pourraient, dans ce cas, dire sans hésitation que l'acte déjà ainsi approuvé par le gouvernement doit être regardé comme devant être suivi de ses conséquences légales. Ceci nous amène directement à la question de savoir si nous sommes autorisés à regarder la relaxation du *Trent* comme un fait involontaire, ou si nous sommes dans l'obligation de la considérer comme volontaire. L'acte d'abandon aurait été involontaire, s'il avait eu lieu uniquement d'après le premier motif assigné par le capitaine Wilkes, savoir : le manque d'une force suffisante pour conduire le bâtiment saisi dans un port où l'adjudication eût été opérée. Ce n'est pas un devoir pour un capteur de regarder la sûreté de son propre bâtiment pour assurer aux capturés une information légale sur le fait... Mais la seconde raison alléguée par le capitaine Wilkes pour avoir relâché le *Trent* diffère de la première. Donc, en mettant tout au mieux, il faut admettre, comme il l'explique lui-même, que le capitaine Wilkes a agi sous l'influence de sentiments combinés de prudence et de générosité, et que de la sorte la relaxation du *Trent* n'était strictement ni nécessaire ni involontaire...

Conclusion de cette argumentation.

« J'espère avoir démontré à la satisfaction du gouvernement anglais, par la simple exposition des faits et par l'analyse des dispositions légales qui s'y rapportent, que le gouvernement américain n'a ni prémédité, ni commis, ni approuvé aucune offense volontaire dans toute l'affaire sur laquelle il vient d'appeler son attention. Tout au contraire, ce qui est arrivé n'a été autre chose que l'effet d'une inadvertance par laquelle l'officier de marine s'est départi sans aucun motif hostile d'un règlement mal défini et sans doute imparfaitement connu ou tout à fait inconnu aux parties intéressées dans l'affaire. Cette méprise met le gouvernement anglais en droit d'attendre de notre part la même réparation que nous-mêmes, en qualité d'Etat indépendant, nous attendrions de la Grande-Bretagne ou de toute autre nation amie dans un cas semblable. Je

ne me suis pas dissimulé qu'en examinant la question à ce point de vue je puis paraître abonder dans le sens anglais contre mon pays; mais je n'éprouve aucun embarras à cet égard. Je n'avais pas plus tôt abordé cet ordre d'idées que je découvris que ce que je voulais défendre et maintenir, ce n'était pas un intérêt exclusivement anglais, mais une cause dès longtemps honorée et défendue par l'Amérique, et cela en me fondant non sur des autorités anglaises, mais sur des principes qui constituent en grande partie la politique distincte à l'aide de laquelle les États-Unis ont développé les ressources de tout un continent, pris le rang d'une puissance maritime considérable et acquis le respect et la confiance de plus d'une nation. Ces principes nous ont été tracés par James Madison en 1804, lorsqu'il était secrétaire d'État sous Jefferson et qu'il les donnait pour instructions à James Monroe, notre ministre en Angleterre : « Toutes les fois, dit-il, qu'une propriété trouvée sur un bâtiment neutre est, pour une cause quelconque, supposée de nature à être saisie, la règle pour tous les cas est que l'affaire ne peut être décidée par le capteur, mais doit être déférée à un tribunal compétent, là où l'on peut trouver un tel tribunal, après une procédure régulière, par suite de laquelle le capteur lui-même pourra être passible de dommages et intérêts, s'il vient à être établi qu'il y a eu abus de pouvoir de sa part. »

Après cette déclaration de principes, le secrétaire d'État de Washington déclara que pour décider la question en faveur de son propre gouvernement il lui faudrait désapprouver ses principes les plus chers et abandonner pour toujours sa politique essentielle : sacrifice que le pays ne pouvait faire ; que, d'un autre côté, la sûreté de l'Union et le peu d'importance relative des personnes arrêtées n'exigeaient pas la prolongation de leur détention ; qu'en conséquence MM. Mason, Slidell et leurs secrétaires seraient mis en liberté dès que le ministre d'Angleterre aurait indiqué le temps et le lieu où il désirait les recevoir.

§ 2816. En réponse à cette note, Lord Russell fit savoir à Lord Lyons, le 10 janvier 1862, que le gouvernement de la reine avait examiné très attentivement la question de savoir si les déclarations de M. Seward étaient de nature à satisfaire aux réclamations élevées par l'Angleterre, et que du moment que, malgré ses observations et ses réserves, le gouvernement des États-Unis consentait à mettre en liberté MM. Mason, Slidell, Eustis et Mac Farland, en reconnaissant que le capitaine Wilkes avait agi sous sa propre responsabilité, le gouvernement britannique se contentait de cette

Nouvelle communication de Lord Russell à Lord Lyons.

explication et se félicitait de la solution favorable de l'affaire. Il faisait toutefois observer qu'il n'était pas d'accord avec M. Seward sur quelques-unes des conclusions auxquelles celui-ci était arrivé, et qu'il pensait « qu'il pourrait être utile à la meilleure entente entre les deux nations sur divers points du droit international qui pourraient dans le cours de la lutte engagée ou ultérieurement être mis en question d'exposer, pour être communiqué au secrétaire d'État américain, en quoi consistaient ces divergences. »

Exposé des principes du gouvernement anglais transmis par Lord Russell à Lord Lyons.

§ 2817. Trois jours après, c'est-à-dire le 23 janvier 1862, Lord Russell transmit en effet à Lord Lyons l'exposé de principes qu'il avait annoncé, et auquel nous emprunterons quelques-unes des considérations les plus importantes :

« La première question à apprécier, disait Lord Russell, est, comme M. Seward le déclare, de savoir si les personnes citées et leurs dépêches présumées constituaient de la contrebande de guerre. Ici le gouvernement de la reine diffère tout à fait d'opinion avec M. Seward. Le droit et le devoir d'une puissance neutre de maintenir en général ses relations amicales avec les deux belligérants ne sauraient être contestés. « Un peuple neutre, dit Vattel, conserve avec les deux parties qui se font la guerre les relations que la nature a mises entre les nations : il doit être prêt à leur rendre tous les offices d'humanité que les nations se doivent mutuellement... » Que ces principes doivent nécessairement s'étendre à toute espèce de communication diplomatique de gouvernement à gouvernement, soit par l'envoi ou la réception d'ambassadeurs ou de commissaire, soit par l'envoi ou la réception de dépêches entre les gouvernements respectifs, cela est trop évident pour avoir besoin d'être démontré ; et il semble non moins évident que de telles communications doivent être aussi légitimes et innocentes au commencement que plus tard, et que la règle ne peut pas être restreinte au cas où les relations diplomatiques auraient déjà été formellement établies par la résidence d'un ministre accrédité de la puissance belligérante dans le pays neutre. C'est la neutralité d'une des parties envers les communications, et non le mode de communication ou le temps où les communications ont lieu, qui doit servir de règle pour l'application du principe. La seule différence qui résulte des circonstances particulières d'une guerre civile et de la non reconnaissance de l'indépendance du gouvernement de fait de l'un des belligérants par l'autre belligérant ou par la puissance neutre est celle-ci : que « dans le dessein d'éviter les difficultés qui pouvaient surgir d'une solution formelle et positive de ces questions, on fait fréquemment

usage d'agents qui sont revêtus des pouvoirs et jouissent des immunités de ministres, bien qu'ils ne soient pas investis du caractère de représentants officiels et n'aient aucun droit aux honneurs diplomatiques. » C'est à ce titre que MM. Mason et Slidell, qui sont spécialement désignés par M. Seward comme ayant été nommés avec la qualité de prétendus ministres plénipotentiaires des États du Sud près les cours de Saint-James et de Paris, ont dû être envoyés et auraient pu être reçus ; et, d'après l'esprit de la loi des nations, l'accueil fait à ces Messieurs n'aurait pas pu être considéré à bon droit comme un acte hostile et peu amical envers les États-Unis. Il est clair aussi que ces Messieurs n'auraient été revêtus d'aucun pouvoir et n'auraient eu droit à aucune immunité au delà de ce qui est accordé aux agents diplomatiques non officiellement reconnus. Le gouvernement de la reine considère comme une conséquence nécessaire et certaine de ces principes : que le transport d'agents publics de ce caractère, à bord du *Trent*, de la Havane à Saint-Thomas, en route pour l'Angleterre et la France, et de leurs lettres de créance ou de leurs dépêches, s'ils en avaient, n'était pas et ne pouvait pas être une violation des droits de la neutralité de la part de ce navire ; et pour cette raison, comme aussi parce que la destination de ces personnes et de leurs dépêches était *bona fide* pour un pays neutre, l'opinion claire et certaine du gouvernement de Sa Majesté est qu'elles ne formaient pas de la contrebande...

« La pénalité qui frappe l'acte de transporter de la contrebande de guerre n'est, comme M. Seward le dit, rien de moins que la confiscation du navire ; mais il est impossible que cette pénalité soit encourue lorsque le neutre n'a fait qu'employer les moyens ordinaires utilisés par les nations pour maintenir ses propres relations avec l'un des belligérants. Il est de l'essence même de la définition de la contrebande que les articles doivent avoir une destination hostile ou neutre ». « Des articles, dit Lord Stowell, qui sont envoyés à un port neutre ne peuvent pas être classés dans la catégorie des articles de contrebande, toutes les marchandises qui y sont envoyées étant également légales... » « La règle relative à la contrebande, ajoute-t-il, est que les articles doivent être pris *in delicto*, dans l'acte même d'un voyage à un port ennemi. »

Il est nécessaire de signaler un passage remarquable de la note de M. Seward, où il dit : « Je soutiens que, dans le cas actuel et d'après les auteurs anglais que j'ai consultés, l'Angleterre elle-même considère comme étant conforme au véritable droit ma- **Réfutation des arguments de M. Seward.**

ritime l'opinion que la circonstance de se rendre d'un port neutre à un autre port neutre ne modifie point le droit de capture du belligérant. Si réellement le voyage immédiat et ostensible du *Trent* avait eu pour but un port neutre, alors que sa destination définitive et réelle eût été un port ennemi, le gouvernement de la reine aurait pu mieux comprendre l'allusion faite à des auteurs anglais par rapport à ce passage. Il est incontestable que la loi, telle qu'elle est interprétée par ces auteurs, prescrit que si la destination réelle du navire est un lieu ennemi, c'est-à-dire si le navire se rend auprès de l'ennemi ou dans le pays de l'ennemi, ce voyage ne peut être couvert et rendu légitime par une destination simulée vers un port neutre ; mais si le but réel du voyage est *bona fide* un territoire neutre, on ne trouverait aucune autorité — anglaise, — et le gouvernement de Sa Majesté croit pouvoir ajouter : aucune autorité américaine, — qui ait jamais soutenu la doctrine que des hommes ou des dépêches puissent être capturés par l'ennemi pendant un tel voyage, à bord d'un tel navire neutre, à titre de contrebande de guerre. Le gouvernement de Sa Majesté considère une pareille doctrine comme étant tout à fait incompatible avec les véritables principes de la loi maritime, et, à coup sûr, avec les principes tels qu'ils ont été appliqués par les Cours de ce pays.

« On doit faire observer en outre que bien des paquebots employés au service de la poste, et entretenant des communications régulières et périodiques entre les divers pays de l'Europe, de l'Amérique et d'autres parties du monde, ne soient pas exempts, en l'absence de stipulations convenues par traité, de la visite et des perquisitions en temps de guerre, ni des pénalités en cas de violation de la neutralité, lorsqu'il est prouvé qu'ils ont agi sciemment, cependant dans l'accomplissement ordinaire et innocent de leurs fonctions légitimes, qui consistent à transporter des malles-poste et des passagers, ils ont droit à la faveur et à la protection spéciale de tous les gouvernements au service desquels ils sont employés. Les retenir, les troubler ou les contrarier autrement dans leur service sans avoir pour cela les motifs les plus graves, ce serait commettre un acte du caractère le plus coupable et le plus préjudiciable non seulement à une foule de personnes des classes les plus différentes et à beaucoup d'intérêts privés, mais aussi aux intérêts publics de gouvernements neutres et amis. Il a été nécessaire d'insister sur ces points avec quelques développements, parce qu'ils impliquent des principes de la plus haute importance, et parce que si l'on admettait l'argument de M. Seward

comme fondé, il pourrait en résulter les plus funestes conséquences. Dans la guerre actuelle par exemple, d'après la doctrine de M. Seward, tout paquebot transportant un agent des Confédérés de Douvres à Calais ou de Calais à Douvres pourrait être pris et conduit à New-York. Dans une guerre entre l'Italie et l'Autriche, le transport d'un ministre ou d'un agent italien pourrait justifier la capture d'un paquebot neutre faisant le trajet de Malte à Marseille ou de Malte à Gibraltar, ainsi que la condamnation du navire à Trieste et la détention du ministre ou de l'agent dans une prison autrichienne... De même encore un vaisseau de guerre des Confédérés pourrait capturer un *steamer* de la Compagnie Cunard pendant son voyage de Halifax à Liverpool, par le motif qu'il porterait des dépêches adressées par M. Seward à M. Adams.

« En présence des principes erronés invoqués par M. Seward et des conséquences qu'ils impliquent, le gouvernement de Sa Majesté croit donc nécessaire de déclarer qu'il n'acquiescerait à la capture d'aucun navire marchand britannique qui serait opérée dans les mêmes circonstances que celles du *Trent*, et que le fait de porter l'affaire devant un tribunal des prises, tout en modifiant le caractère de l'infraction commise à la loi des nations, n'en diminuerait pas cependant la gravité. »

Lord Russell, en terminant sa dépêche, relevait encore ce passage de la note américaine : « Si la sûreté de l'Union exigeait la détention des personnes capturées, il serait du droit et du devoir de son gouvernement de les retenir ; mais les proportions décroissantes de l'insurrection et le peu d'importance relative des personnes arrêtées leur permettent de ne pas avoir recours à cette mesure. »

Le chef du *Foreign office* fait observer que M. Seward n'invoquait là aucun droit fondé sur une loi internationale, quelque désagréable ou irritante que fût sa doctrine pour les nations neutres ; qu'il perdait complètement de vue la grande différence qui existe entre l'exercice d'un droit extrême et la perpétration d'un fait incontestablement coupable ; qu'au surplus la Grande-Bretagne ne se serait pas soumise à l'accomplissement d'un tel acte, quelque triomphante qu'eût été l'insurrection du Sud et quelque considérable qu'eût été l'importance des personnes arrêtées.

§ 2818. L'acte de violence accompli à bord du *Trent* ne provoqua pas seulement d'énergiques réclamations de la part de l'Angleterre ; il amena encore plusieurs des États neutres de l'Europe à exhorter par écrit le gouvernement de Washington, avant qu'ils Intervention des États européens.

eussent connu la détermination qu'il avait prise, à satisfaire aux justes demandes du cabinet de Londres.

Note de M. Thouvenel à M. Mercier, ministre de France à Washington.

§ 2819. Dans une note adressée le 3 décembre 1861 à M. Mercier, ministre de France à Washington, M. Thouvenel, chargé alors du portefeuille des affaires étrangères, examinait longuement si la conduite du capitaine Wilkes était ou non conforme aux principes généraux du droit maritime et aux dispositions des traités en vigueur.

« L'arrestation, disait-il, de MM. Mason et Slidell à bord du paquebot anglais le *Trent*, par un croiseur américain a produit en France, sinon la même émotion qu'en Angleterre, au moins un étonnement et une sensation extrêmes. L'opinion publique s'est aussitôt préoccupée de la légitimité et des conséquences d'un acte semblable, et l'impression qu'elle en a ressentie n'a pas été un instant douteuse. Le fait lui a paru tellement en désaccord avec les règles ordinaires du droit international qu'elle s'est plu à en faire exclusivement peser la responsabilité sur le commandant du *San Jacinto*... Le désir de prévenir un conflit, imminent peut-être, entre deux puissances pour lesquelles le gouvernement de l'Empereur est animé de sentiments également amicaux, et le devoir de maintenir, à l'effet de mettre les droits de son propre pavillon à l'abri de toute atteinte, certains principes essentiels à la sécurité des neutres, l'ont, après mûre réflexion, convaincu qu'il ne pouvait en cette circonstance rester complètement silencieux.

« Si, à notre grand regret, le cabinet de Washington était disposé à approuver la conduite du commandant du *San Jacinto*, ce serait ou en considérant MM. Mason et Slidell comme des ennemis, ou en ne voyant en eux que des rebelles. Dans l'un comme dans l'autre cas, il y aurait un oubli extrêmement fâcheux de principes sur lesquels nous avions toujours trouvé les États-Unis d'accord avec nous.

« A quel titre en effet le croiseur américain aurait-il dans le premier cas arrêté MM. Mason et Slidell? Les États-Unis ont admis avec nous, dans les traités conclus entre les deux pays, que la liberté du pavillon s'étend aux personnes trouvées à bord fussent-elles ennemies de l'une des deux parties, à moins qu'il ne s'agisse de gens de guerre actuellement au service de l'ennemi. MM. Mason et Slidell étaient donc, en vertu de ce principe, que nous n'avons jamais rencontré de difficultés à faire insérer dans nos traités d'amitié et de commerce, parfaitement libres sous le pavillon de l'Angleterre.

« On ne prétendra pas sans doute qu'ils pouvaient être considérés comme contrebande de guerre. Ce qui constitue la contrebande de guerre n'est pas encore, il est vrai, précisément fixé ; les limites n'en sont pas absolument les mêmes pour tout le monde ; mais en ce qui se rapporte aux personnes, les stipulations spéciales qu'on rencontre dans les traités concernant les gens de guerre définissent nettement le caractère de celles qui peuvent seules être saisies par les belligérants. Il n'est pas besoin de démontrer que MM. Mason et Slidell ne sauraient être assimilés aux personnes de cette catégorie.

« Il ne resterait dès lors à invoquer pour expliquer leur capture que ce prétexte : qu'ils étaient porteurs de dépêches officielles de l'ennemi. Or c'est ici le moment de rappeler une circonstance qui domine toute cette affaire et rend injustifiable la conduite du croiseur américain. Le *Trent* n'avait pas pour destination un point appartenant à l'un des belligérants. Il portait en pays neutre sa cargaison et ses passagers, et c'était de plus dans un port neutre qu'il les avait pris. S'il était admissible que dans de telles conditions le pavillon neutre ne couvrît pas complètement les personnes et les marchandises qu'il transporte, son immunité ne serait plus qu'un vain mot ; à chaque instant le commerce et la navigation des puissances tierces auraient à souffrir de leurs rapports innocents ou même indirects avec l'un ou l'autre des belligérants ; ces derniers ne se trouveraient plus seulement en droit d'exiger d'un neutre une entière impartialité, de lui interdire toute immixtion aux actes d'hostilité ; ils apporteraient à sa liberté de commerce et de navigation des restrictions dont le droit international moderne s'est refusé à admettre la légitimité. On en reviendrait, en un mot, à des pratiques vexatoires, contre lesquelles à d'autres époques aucune puissance n'a plus vivement protesté que les Etats-Unis.

« Si le cabinet de Washington ne voulait voir dans les deux personnes arrêtées que des rebelles qu'il est en droit de saisir, la question, pour se placer sur un autre terrain, n'en saurait être résolue davantage dans un sens favorable à la conduite du commandant du *San Jacinto*. Il y aurait en pareil cas méconnaissance du principe qui fait d'un navire une portion du territoire de la nation dont il porte le pavillon, et violation de l'immunité qui s'oppose à ce qu'un souverain étranger y exerce par conséquent sa juridiction. Il n'est pas nécessaire sans doute de rappeler l'énergie avec laquelle en toute occasion le gouvernement des Etats-Unis a

défendu cette immunité et le droit d'asile, qui en est la conséquence.

« Ne voulant pas entrer dans une discussion plus approfondie des questions soulevées par la capture de MM. Mason et Slidell, j'en ai dit assez, je crois, pour établir que le cabinet de Washington ne saurait, sans porter atteinte à des principes dont les puissances neutres sont également intéressées à assurer le respect ni sans se mettre en contradiction avec sa propre conduite jusqu'à ce jour, donner son approbation aux procédés du commandant du *San Jacinto.* En cet état de choses, il n'a évidemment pas, selon nous, à hésiter sur la détermination à prendre. Lord Lyons est chargé de présenter les demandes de satisfaction que le gouvernement fédéral s'inspirera d'un sentiment juste et élevé en déférant à ces demandes... »

Critique de la note de M. Thouvenel et des suggestions présentées par les puissances européennes.

§ 2820. Le document dont nous venons de reproduire les principaux passages nous semble loin de résoudre d'une manière satisfaisante la question qu'il traite. Son côté le plus faible est, suivant nous, l'argument qu'il puise dans les traités particuliers, qui ne sauraient évidemment être obligatoires que pour les Etats qui les ont conclus. D'un autre côté, en n'adoptant pas comme base indiscutable la présomption légale qui convertit le navire en une portion du territoire dont il porte le pavillon, le ministre français s'est plutôt placé dans la sphère de la fiction et de la métaphore que dans celle de la réalité et de la logique.

Les observations que les Etats secondaires d'Europe firent parvenir à la même époque au cabinet de Washington n'offrent rien de saillant: la question débattue y est envisagée bien plus au point de vue de la politique et des convenances qu'à celui du droit international strict ; aussi n'avons-nous pas cru devoir les analyser ici.

Considérations générales sur la question de droit soulevée par l'affaire du *Trent.*

§ 2821. Sur le terrain du droit maritime international le conflit occasionné par l'affaire du paquebot-poste le *Trent* constitue un précédent d'une très grande valeur à l'appui des droits inhérents à la neutralité ; ainsi l'Angleterre et les Etats-Unis ont reconnu à cette occasion qu'un navire de guerre appartenant à une nation belligérante n'a point le droit de s'emparer en pleine mer des personnes qui se trouvent à bord d'un navire neutre, quels que soient les droits que puisse avoir sur ces personnes leur propre gouvernement. Mais les procédés du commandant du *San Jacinto* à l'égard du *Trent* présentent encore d'autres aspects non moins importants et instructifs. Dana, en voulant examiner la question à fond, s'est

placé à trois points de vue différents, savoir : 1° celui de la difficulté d'appliquer dans l'espèce la procédure ordinaire des tribunaux de prises ; 2° celui des écrits qu'a suscités l'affaire du *Trent;* 3° celui de la marche suivie par le gouvernement anglais pour faire valoir sa réclamation, et des circonstances qui s'y rattachent.

Pour bien comprendre la difficulté signalée par le savant commentateur de Wheaton, il faut admettre l'hypothèse que le capitaine Wilkes se serait emparé du *Trent* et aurait déféré cette capture au jugement d'une Cour de prises. S'il avait agi ainsi, il devenait impossible d'instruire l'action contre les personnes trouvées à bord ; le navire seul pouvait être mis en cause, et les juges n'auraient eu à décider que la question de savoir si le *Trent* était ou non passible de confiscation. Si ce paquebot avait été condamné soit pour s'être opposé à la visite, soit pour avoir caché des personnes ou des papiers hostiles, soit enfin pour une faute quelconque imputable à son capitaine, le jugement n'aurait pas plus résolu la question des personnes que si l'on avait ordonné sa mise en vente ou si les propriétaires avaient repris la libre disposition du navire en fournissant caution. Toutefois, dans le cas où il fût intervenu une sentence de confiscation fondée sur ce que le *Trent* transportait des individus dangereux, les Etats-Unis auraient au moins pu invoquer, pour retenir les personnes arrêtées, l'opinion favorable de leurs propres juges.

Ce qu'il est permis de supposer, c'est que dans un cas semblable un tribunal de prises résoudrait la question de propriété en décidant si la conduite d'un navire neutre transportant des sujets ennemis est ou non licite, en d'autres termes, si un service de ce genre peut être assimilé à une opération de contrebande de guerre. Pareille sentence serait d'un grand prix ; car elle concilierait bien des opinions divergentes et préviendrait plus d'un acte illégal de la part des capteurs. Mais dans quel sens se serait prononcée une Cour de prises nord-américaine, si on lui avait déféré l'affaire du *Trent ?* On ne se tromperait guère en supposant qu'elle aurait, subordonnant la légalité intrinsèque de la visite à la complicité imputable au capitaine du navire capturé, admis le droit de visiter des navires neutres porteurs ou non de passagers ou de dépêches. Faute de pouvoir la résoudre, elle n'aurait sans doute qu'effleuré la question de savoir si les personnes arrêtées et les papiers dont elles étaient porteurs avaient droit aux immunités diplomatiques. Ce dernier point en effet ne laissait pas que d'être délicat, puisque sa solution

impliquait la reconnaissance extérieure de l'indépendance des Etats confédérés et du caractère de leurs agents, lesquels n'avaient rigoureusement droit à aucune exemption, si l'on s'en tient à la distinction, établie par Vattel et Sir W. Scott, entre l'ambassadeur du belligérant déjà admis dans une cour neutre et le ministre d'une nation ennemie qui se rend à son poste pour y présenter ses lettres de créance.

La question du *Trent* a donné naissance à une foule d'écrits, rédigés les uns au point de vue américain, les autres revendiquant énergiquement, comme l'Angleterre, le respect absolu du pavillon neutre en pleine mer ; parmi les plus notables nous citerons ceux de Hautefeuille, de Giovanni de Gioannis, et des professeurs Montague Bernard et Harcourt *.

Stipulations conventionnelles sur cette matière.

§ 2822. Les difficultés suscitées à propos du droit revendiqué par les belligérants de s'emparer à bord de navires neutres des personnes qu'ils considèrent comme dangereuses proviennent en grande partie de l'ambiguité des stipulations conventionnelles relatives à cette matière.

Traité de 1675 entre la Suède et les Pays-Bas.

§ 2823. Le traité conclu en 1675 (1) entre la Suède et les Pays-Bas portait que les deux parties contractantes pourraient respectivement transporter à bord de leurs navires les sujets de l'ennemi de l'une ou de l'autre, et qu'elles renonçaient à tout droit de s'en emparer, à moins qu'il ne s'agît de chefs supérieurs ou d'officiers de l'armée.

Traité de 1678 entre l'Espagne, la France et la Hollande.

§ 2824. Le dernier alinéa de l'article 22 du traité signé à Nimègue en 1678 (2) entre l'Espagne, la France et la Hollande stipule également que les personnes ou les marchandises embarquées sous le pavillon d'un Etat demeuré étranger aux hostilités ne pourront être capturées que dans le cas où elles auraient un caractère militaire ou seraient directement employées au service de l'adversaire.

* Hautefeuille, *Questions*, pp. 277 et seq. ; Gessner, pp. 110, 111 ; Cauchy, t. II, pp. 428-432 ; Vattel, *Le droit*, liv. III, § 118 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 3, ch. I, § 4 ; Lawrence, *Elem. by Wheaton*, app., n° 3 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 228 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 241, 242, app., pp. 511 et seq. ; Bluntschli, § 817 ; Fiore, t. II, pp. 487, 488 ; Kent, v. I, p. 153, note 1 ; De Gioannis, *Questione del Trent ;* Pradier-Fodéré, *Vattel*, t. II, pp. 460, 461 ; Montague Bernard, *Neutrality of Great Britain during american civil war*, pp. 192, 213 ; Torres Caicedo, *Mis ideas y mis principios*, t. III, p. 120 ; Creasy, *First Platform*, § 594 ; Boeck, § 669 ; Perels, p. 288 ; Hall, *International law*, p. 197.

(1) Dumont, t. VII, pte. 1, p. 316.

(2) Dumont, t. VII, pte. 1, pp. 357, 365 ; Léonard, t. V.

Conventions et traités divers, de 1679 à 1851.

§ 2825. La même stipulation se rencontre dans le traité suédo-hollandais de 1679 (1), dans les traités de 1713 (2) et de 1739 (3) entre la France et les Provinces-Unies, ainsi que dans la convention maritime de 1769 entre la France et la ville libre de Hambourg (4).

Pour compléter cette énumération, mentionnons encore les conventions de 1778 (5) entre les Etats-Unis et la France, de 1782 (6) entre les Etats-Unis et la Hollande, de 1783 (7) entre les Etats-Unis et la Suède, de 1785 (8) entre les Etats-Unis et la Prusse, de 1786 (9) entre la France et l'Angleterre, de 1795 (10) et de 1819 (11) entre les Etats-Unis et l'Espagne, enfin les traités conclus par les Etats-Unis en 1824, en 1825, en 1828, en 1831, en 1832, en 1836 et en 1851 avec la Colombie (12), l'Amérique centrale (13), le Brésil (14), le Mexique (15), le Chili (16), le Vénézuéla (17) et le Pérou (18).

(1) Dumont, t. VII, pte. 1, p. 437.
(2) Dumont, t. VIII, pte. 1, p. 377.
(3) Wenck, t. I, p. 414.
(4) De Clercq, t. I, p. 111; Wenck, t. III, p. 752; Martens, 1re édit., t. I, p. 248; 2e édit., t. I, p. 634.
(5) Elliot, v. I, p. 34; *State papers*, v. V, p. 6; Martens, 1re édit., t. I, p. 685; 2e édit., t. II, p. 587.
(6) Elliot, v. I, p. 134; Martens, 1re édit., t. II, p. 242; 2e édit., t. III, p. 426.
(7) Elliot, v. I, p. 168; Martens, 1re édit., t. II, p. 328; t. VII, p. 52; 2e édit., t. III, p. 565.
(8) Elliot, v. II, p. 334; *State papers*, v. XV, p. 885; Martens, 1re édit., t. II, p. 566; 2e édit., t. IV, p. 37.
(9) DeClercq, t. I, p. 146; *State papers*, v. III, p. 342; Martens, 1re édit., t. II, p. 680; 2e édit., t. IV, p. 155.
(10) Calvo, t. IV, p. 113; Elliot, v. I, p. 390; Cantillo, p. 665; *State papers*, v. VIII, p. 540; Martens, 1re édit., t. VI, p. 561; 2e édit., t. VI, p. 143.
(11) Calvo, t. VI, p. 142; Elliot, v. I, 414; Cantillo, p. 819; *State papers*, v. VIII, p. 524; Martens, *Nouv. recueil*, t. V, p. 328.
(12) Elliot, v. II, p. 18; Martens, *Nouv. recueil*, t. VI, p. 984; *Nouv. suppl.*, t. II, p. 412.
(13) Elliot, v. II, p. 41; *State papers*, v. XIII, p. 838; Martens, *Nouv. recueil*, t. VI, p. 826.
(14) Elliot, v. II, p. 66; *State papers*, v. XV, p. 944; Martens, *Nouv. recueil*, t. IX, p. 54.
(15) Elliot, v. II, p. 81; *State papers*, v. XIX, p. 209; Martens, *Nouv. recueil*, t. X, p. 322.
(16) *State papers*, v. XXII, p. 1353; Martens, *Nouv. recueil*, t. XI, p. 438.
(17) *State papers*, v. XXIV, p. 746; Martens, *Nouv. recueil*, t. XIII, p. 544.
(18) *State papers*, v. XL, p. 1095; Martens-Samwer, t. III, pte. 1, p. 120.

Règle qu'on doit suivre.

§ 2826. En résumé, quels que soient l'esprit et le caractère de ces divers traités et de leurs stipulations, il faut reconnaître qu'en cas de doute sur leur portée véritable, les progrès réalisés par le droit des gens ne permettent pas d'en interpréter le texte autrement qu'en faveur de la liberté des personnes et des droits du pavillon des neutres *.

* Hautefeuille, *Questions*, p. 282 ; Lawrence, *Elem. by Wheaton*, app. nº 3 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 228 ; Bluntschli, § 817.

LIVRE V

DES SIÈGES ET DES BLOCUS

SECTION I. — DU BLOCUS EFFECTIF ET DE SES EFFETS

§ 2827. Les sièges et les blocus sont des opérations de guerre qui, par l'emploi de forces de terre ou de mer, sont destinées à empêcher l'accès et la sortie ou à amener la reddition d'une ville, d'une forteresse ou d'un port. Définition.

Le siège se dit plus particulièrement de l'ensemble des opérations que fait une armée dans le but d'attaquer une place et de la prendre, à l'aide de travaux de terrassements combinés avec l'usage des armes.

Le blocus se limite à entourer la place de manière à couper entièrement, autant que peuvent le faire les forces humaines, les relations et la correspondance au dehors, afin que l'ennemi qui y est renfermé ne puisse recevoir de secours d'aucune sorte, soit en renforts d'hommes, soit en munitions, soit en vivres.

Le siège a généralement pour objectif les villes, les places fortes, les forteresses des frontières terrestres ou de l'intérieur, dont leur position rend praticable l'investissement de toutes parts, tandis que le blocus s'applique surtout aux ports, qui ne sont alors investis que du côté de la mer ou du fleuve qui y donne accès.

On conçoit aussi qu'une même place soit en même temps assiégée par terre et bloquée par mer.

En tout cas le siège et le blocus ont un objet commun, celui

d'amener l'ennemi à se rendre, en cédant, dans le premier cas, à la force ; dans l'autre, aux privations, sinon à la famine.

Ces quelques développements résument, selon nous, les différentes définitions que les publicistes nous donnent du siège et du blocus.

Garden. « Une place, dit de Garden, est en état de siège quand elle est investie et que le canon ennemi peut l'atteindre. Elle est seulement bloquée quand l'ennemi se borne à cerner tellement les issues et les avenues qu'on ne peut y pénétrer ni en sortir. Ainsi le blocus sur mer comme sur terre n'a et ne peut avoir d'autre objet que de resserrer une place de manière qu'il ne puisse y entrer ni secours ni subsistance, et de forcer par là l'ennemi de se rendre pour se soustraire à la famine. »

Halleck. Halleck donne cette définition du siège et du blocus : « Un siège est l'investissement militaire d'une place de manière à intercepter ou à rendre dangereuse toute communication entre les occupants et les personnes en dehors de l'armée assiégeante ; la place est dite bloquée quand les communications par eau sont entièrement interceptées ou rendues dangereuses par la présence d'une escadre de blocus. »

Klüber. Pour Klüber, « un lieu bloqué, que ce soit un port, une place forte, une ville, un camp, une côte, etc., est celui où il y a, en raison des dispositions prises par la puissance qui l'attaque avec des troupes ou avec des vaisseaux stationnés et suffisamment proches, danger évident à entrer sans le consentement de cette puissance. »

Heffter. Selon Heffter, le blocus consiste dans « l'emploi de forces régulières suffisantes pour empêcher toute communication d'une côte, d'un ou de plusieurs ports avec le dehors. »

Massé. « Dans le langage ordinaire et usuel, dit Massé, une place non maritime bloquée est une place tellement investie que personne ne puisse y entrer ni en sortir sans danger d'être pris : ce qui suppose que toutes les avenues en sont gardées par des forces permanentes. Par la même raison, une place maritime ou un port bloqué est celui dont toutes les entrées et les sorties sont occupées et fermées par des forces maritimes et permanentes. On bloque une place pour la réduire par la famine, quand on ne peut réussir à la prendre de vive force... »

Twiss. Twiss se borne à dire que le but du blocus est de réduire l'ennemi à se rendre en lui coupant ses approvisionnements de
Phillimore. toute espèce ; et Phillimore, que « l'objet du blocus est de couper

toutes les communications de commerce avec la place bloquée. »

« Le blocus, dit Hall, consiste dans l'interception, par un belligérant, de l'accès d'un territoire ou d'une place en possession de l'ennemi... Mais les conditions dans lesquelles les communications sont interrompues par terre et par mer diffèrent tellement qu'en droit international le blocus consiste uniquement dans l'interruption de l'accès par mer. » Hall.

Boeck définit ainsi le blocus et le siège : « Le blocus est une opération de guerre qui consiste à cerner un port ou une portion de côte, au moyen de forces navales permanentes, de façon à empêcher toute communication avec le dehors par la voie de la mer. Le blocus diffère du siège en ce qu'il a surtout pour objet d'entraver le commerce de l'ennemi et d'interrompre ses relations avec l'extérieur, sans s'attaquer nécessairement au port ou au point quelconque du littoral qui est le centre de ce commerce et le théâtre de ces relations, tandis que le siège est destiné à faire tomber par capitulation ou autrement, une place forte au pouvoir de l'assaillant. » Boeck.

« On désigne sous le nom de blocus, dit Perels, la rupture de toute communication, opérée et maintenue par la force armée, entre les côtes et les ports de l'ennemi et le dehors. » Perels.

« Le blocus, dit enfin Fauchille, est une mesure de guerre qui consiste à cerner un port ou une portion de côte, au moyen de forces navales permanentes, de façon à empêcher toute communication, et principalement tout commerce avec le dehors par la voie de la mer[1]. » Fauchille.

§ 2828. La déclaration d'un siège ou d'un blocus étant un acte du pouvoir souverain, il est clair qu'elle doit émaner du gouvernement lui-même ou de l'autorité à laquelle cette faculté a été expressément déléguée. Le commandant d'un escadre ou le chef supérieur d'une armée n'ont pas, généralement parlant, le pouvoir d'établir un siège ou un blocus, ni d'étendre à une place voisine celui qui existe déjà contre une autre et a été régulièrement déclaré ; mais s'il s'agit d'un général ou d'un chef d'escadre opérant dans des régions lointaines, il faut admettre qu'ils sont investis virtuellement En qui réside la faculté de déclarer les sièges et les blocus.

[1] Garden, *Traité*, t. II, p. 397 ; ch. XXIII, § 3 ; Klüber, *Droit*, § 297 ; Heffter, § 154 ; Massé, t. I, § 286 ; Twiss, *War*, § 99 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 285 ; Duer, v. I, lect. 7, § 24 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 327, 328 ; Fiore, t. II, p. 447 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVIII ; Littré, *Dictionnaire de la langue française ;* Hall, *International law*, p. 610 ; Perels, p. 291 ; Boeck, § 671 ; Fauchille, *Blocus maritime*, p. 1.

de tous les pouvoirs nécessaires pour la réussite de l'entreprise militaire dont ils sont chargés.

Jurisprudence suivie dans l'affaire du navire le *Rolla*.

§ 2829. C'est en se fondant sur ces considérations que dans l'affaire du navire le *Rolla*, l'amirauté britannique décida que le commandant en chef d'une station éloignée du siège du gouvernement ne subit d'autre restriction dans l'exercice de son autorité souveraine que celle qui découle de la mission spéciale qui lui est confiée.

Mandat spécial pour déclarer le blocus.

§ 2830. Quelques auteurs contestent cette théorie de la force majeure ou de l'éloignement, et soutiennent que, pour les sièges comme pour les blocus, la nécessité d'un mandat spécial émanant d'un pouvoir central est indispensable, et que le chef de forces armées de terre ou de mer peut être contraint d'exhiber ses instructions, s'il s'élève des doutes sur les pouvoirs en vertu desquels il a agi. C'est là, suivant nous, une prétention excessive ; c'est investir les neutres d'un droit qui ne leur appartient pas.

D'un autre côté, un chef de corps n'est responsable de ses actes qu'envers le gouvernement dont il est le délégué ; et parfois, quand même il le voudrait, des circonstances de force majeure ou des raisons de haute convenance le mettraient dans l'impossibilité de révéler les ordres qui lui ont été donnés. Enfin il peut se faire aussi qu'une mesure prise d'urgence sans autorisation formelle reçoive après coup la sanction de l'autorité compétente. Par contre, lorsque l'Etat belligérant désapprouve les dispositions prises sans son assentiment, ou lorsqu'il est suffisamment prouvé qu'il y a eu abus de pouvoir, il est clair que ceux qui ont pu en souffrir sont fondés à protester et à repousser les conséquences juridiques qu'on tenterait de faire peser sur eux. Tel serait, par exemple, le cas d'un capitaine qui, même après en avoir reçu l'avertissement écrit, chercherait à forcer la ligne d'un blocus arbitrairement étendu au delà des limites prescrites par l'Etat belligérant *.

Caractères qui distinguent les blocus.

§ 2831. La plupart des publicistes s'accordent à regarder le blocus, et notamment le blocus maritime, restreint dans de justes bornes, comme un progrès du droit international au point de vue de l'humanité, comme un moyen de guerre en quelque sorte

* Gessner, p. 179; Bluntschli, § 831 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 288 ; Duer, v. I, lect. 7, §§ 21 et seq.; Wildman, v. II, pp. 178, 179 ; Halleck, ch. XXIII, § 2 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5; Fauchille, *Du blocus maritime*, p. 73 ; Nys, *La guerre maritime*, p. 50 ; Brocher de la Fléchère, *Les principes naturels du Droit de la guerre, Revue du Droit int.* 1873, p. 575; Hall, *International law*, p. 616 , Giacomo Macri, pp. 612 et seq.

pacifique et naturel ; en effet, il n'entraîne comme conséquences immédiates ni effusion de sang ni aucune de ces terribles catastrophes qui accompagnent inévitablement les batailles et les bombardements de villes : c'est, selon la judicieuse remarque de Cauchy, « un moyen de forcer l'ennemi à se rendre sans le détruire ». Cauchy.

Mais la question change d'aspect, si on l'envisage au point de vue commercial : alors l'auteur que nous venons de citer considère le blocus comme « la plus grave atteinte qui puisse être portée par la guerre au droit des neutres ».

« Les autres modes de guerre, fait-il observer, pèsent quelquefois exclusivement, mais toujours principalement et directement, sur l'ennemi ; quant au blocus, on peut dire qu'il pèse presque autant sur les neutres que sur le belligérant bloqué ; car dans la prohibition de commerce qui en résulte, le navire neutre, chargé de marchandises neutres et inoffensives, est mis, quand il viole le blocus, absolument sur la même ligne que le navire ennemi ou le navire chargé de contrebande de guerre pour le compte de l'ennemi... La contrebande de guerre ne frappe que certaines natures de marchandises, dont la liste tend toujours à se restreindre... La prohibition résultant d'un blocus s'applique aux marchandises comme aux denrées de toute provenance et de toute nature. »

C'est ce que Fiore explique dans des termes à peu près identiques. « Le blocus, dit-il, est odieux et contraire à l'indépendance naturelle des peuples neutres, parce qu'il n'empêche pas seulement le commerce de certaines matières déterminées, comme la contrebande de guerre ; mais il détruit toute espèce de commerce de quelque nature que ce soit avec les lieux assiégés et bloqués. » Fiore.

Quant à Boeck, il voit dans le blocus uniquement un fait de guerre qui s'adresse avant tout à l'Etat ennemi. Il n'est point incompatible avec l'idée d'après laquelle la guerre est une relation d'Etat à Etat. Les neutres n'ont point le droit de l'entraver, car, ce faisant, ils s'immisceraient dans les hostilités. Boeck.

« Si, dit avec raison Fauchille, il fallait prohiber le blocus par cette raison qu'il nuit aux neutres, il faudrait aller bien plus loin encore ; on devrait logiquement déclarer les guerres illégitimes. La guerre entraîne l'appel sous les drapeaux d'une partie de la population, l'occupation par l'ennemi de certains territoires et la destruction de certaines voies de communication. Elle ralentit ainsi le Fauchille.

commerce des belligérants, et ce ralentissement a forcément son contre-coup sur le commerce des neutres*. »

Distinction entre le siège et le blocus.

§ 2832. Le siège et le blocus se confondent jusqu'à un certain point, et sont régis par les mêmes lois et les mêmes principes ; en réalité pourtant ils ont par leur tendance une signification distincte.

Ainsi le blocus a surtout pour objet d'entraver le commerce ennemi, sans s'attaquer à la ville qui en est le centre, tandis que le siège tend à amener la reddition d'une place forte en associant plus ou moins à la lutte ceux qui l'habitent et revêtent ainsi un certain caractère militaire.

Duer.

« L'objet du blocus, dit Duer, est uniquement de réduire l'ennemi en interceptant son commerce avec les Etats neutres. En général, il n'a pas pour but la reddition ou la destruction du port bloqué ; il n'implique pas non plus des actes d'hostilité contre les habitants de la place ; l'objet du siège est, au contraire, de contraindre la place à capituler ou de la faire tomber par un autre moyen au pouvoir des assiégeants. C'est par l'emploi direct de la force qu'on cherche à atteindre ce but, et ce n'est qu'en y opposant également la force que l'adversaire peut l'empêcher. »

Quoi qu'il en soit, le blocus n'exclut pas le siège et réciproquement ; il peut arriver en effet qu'une ville soit en même temps bloquée et assiégée, ou bien que ses communications soient interceptées par mer et demeurent ouvertes du côté de la terre, et *vice versa* **.

Interruption des relations.

§ 2833. Bien qu'en règle générale les neutres aient la faculté de continuer leur commerce et leurs autres relations avec les belligérants, il existe à cette règle certaines exceptions établies par le droit des gens, au nombre desquelles figure en première ligne l'interdiction aux neutres d'entretenir des communications ou de faire du commerce avec une place assiégée ou bloquée.

Grotius. Bynkershoek. Vattel.

Grotius considère le transport des provisions à une ville assiégée ou à un port bloqué comme une offense grave et injuste. Bynkershoek et Vattel sont d'avis qu'on doit punir comme un ennemi public celui qui s'en rend coupable.

L'opinion de ces anciens auteurs à cet égard est entièrement par-

* Cauchy, t. II, p. 196 ; Fiore, t. II, p. 446 ; Twiss, *War*, § 99.

** Garden, *Traité*, t. II, p. 397 ; Duer, v. I, lect. 7, § 32 ; Halleck, ch. XXIII, § 3 ; Klüber, *Droit*, § 297 ; Boeck, § 675 ; Fauchille, p. 15.

tagée par les publicistes modernes, ainsi que par les tribunaux de prises de tous les pays.

Selon Phillimore, les exportations aussi bien que les importations, en un mot toutes communications de commerce doivent être interceptées avec la place bloquée. Massé est plus explicite : il interdit toute communication avec la place assiégée ou bloquée, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les communications purement pacifiques et celles qui auraient un but hostile. Phillimore. Massé.

De l'application des principes de neutralité, qui font aux puissances étrangères à la guerre une loi de ne point entraver les opérations militaires actuellement existantes d'un belligérant contre un autre, Ortolan déduit logiquement que, si un blocus est entrepris dans le but d'amener une place à reddition ou à composition par le défaut de munitions ou de subsistances, les neutres manqueraient essentiellement aux devoirs de la neutralité en introduisant dans cette place des secours qui la mettraient à même de tenir plus longtemps ; il assimile sous ce rapport les blocus par mer aux sièges en règle des places fortes qui ont lieu dans les guerres sur terre. Cependant, malgré l'analogie des situations, nous ferons observer qu'il n'est pas d'usage d'appliquer les mêmes principes à une ville qui, assiégée par terre, conserverait matériellement la liberté de ses communications du côté de la mer. Que cela tienne à la différence essentielle du mode d'investissement ou aux règles toutes spéciales qui dominent dans les opérations purement militaires, toujours est-il que le trafic terrestre avec un port bloqué reste licite ; ainsi on ne viole pas, selon Wheaton, un blocus maritime en envoyant des marchandises dans le port bloqué ou en en exportant par un canal intérieur de navigation ou par tout autre moyen de transport par terre, attendu que « un blocus maritime effectué par des forces qui n'opèrent que par mer ne peut avoir d'effet sur la communication intérieure du port ; et si la place n'est pas investie par terre, ses communications intérieures avec les autres ports ne peuvent être coupées » ; tandis que toute opération maritime avec une ville investie par terre constitue un délit et fait perdre à celui qui s'y livre le bénéfice de la neutralité ; aussi toute personne qui tenterait de fournir aux habitants d'une place assiégée des denrées alimentaires ou des objets nécessaires à leur défense serait-elle considérée comme s'associant aux opérations militaires et s'exposerait à la saisie et à la confiscation de sa propriété *. Ortolan. Wheaton.

* Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. I, § 5; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I ,

Bâtiments de guerre.

§ 2834. En droit, l'accès et la sortie d'un port bloqué sont interdits aussi bien aux bâtiments de guerre qu'aux navires de commerce.

Wheaton.

« Un bâtiment de guerre, dit Wheaton, n'a pas le droit d'entrer dans un port bloqué ni d'en sortir, à moins qu'il n'y fût déjà à l'époque où a commencé le blocus. »

Cependant les belligérants, en considération tant des égards qu'ils doivent aux autres gouvernements que du caractère dont sont revêtus les bâtiments de guerre et des privilèges dont ils jouissent, laissent souvent, toutes les fois que cette concession peut se concilier avec l'objet de la guerre, l'entrée et la sortie des ports qu'ils bloquent libres aux navires de guerre neutres.

Ortolan.

Ortolan justifie ainsi cette immunité : « En effet, dit-il, le but principal d'un blocus étant d'interdire tout commerce par mer avec le lieu bloqué, le moyen d'atteindre ce but reste tout entier, si la prohibition d'entrer et de sortir n'est appliquée qu'aux navires marchands *. »

Libre accès dans un port bloqué.

§ 2835. Il existe certains cas particuliers dans lesquels l'accès d'un port bloqué devient absolument licite aux navires marchands : par exemple, lorsqu'il a été l'objet d'une autorisation spéciale donnée par l'Etat bloquant. Nous disons *spéciale*, parce qu'on ne saurait reconnaître la validité d'une permission de trafiquer générale, vague et indéterminée. Il va sans dire que ceux qui obtiennent de semblables faveurs sont tenus d'observer une grande circonspection et de se soumettre à toutes les formalités ou à toutes les restrictions qu'il plaît au belligérant de leur imposer **.

Fondement du droit de blocus.

§ 2836. La théorie aussi bien que la pratique sont d'accord pour reconnaître que les belligérants ont le droit d'empêcher les individus qui demeurent étrangers à la lutte de trafiquer avec les places et les villes bloquées. Mais alors quel est le fondement de ce droit ? Comment se légitime-t-il, puisqu'il est en contradiction, du moins apparente, avec le droit des neutres ? Quels sont les arguments invoqués par les auteurs qui font dériver la neutralité d'un pouvoir

cap. XI ; Vattel, *Le droit*, liv. III, § 117 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 287 ; Massé, t. II, § 292 ; Ortolan, *Règles*. t. II, p. 330 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 28 ; Duer, v. I, lect. 7, § 32 ; Halleck, ch. XXIII, §§ 1, 15 ; Fauchille, pp. 233, 241, 244.

* Ortolan, *Règles*, t. II, p. 329.

** Duer, v. I, lect. 7, § 50 ; Twiss, *War*, § 111 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 387 ; Wildman, v. II, pp. 202, 203 ; Halleck, ch. XXIII, § 32 ; Fauchille, p. 238.

inhérent aux tiers qui en assument le rôle, et non aux parties contendantes?

Les publicistes anglais placent cette question sur le terrain du droit municipal interne, sans lui donner d'autre fondement que celui de la législation de leur pays. Mais si les écrivains du Royaume-Uni évitent de se prononcer sur la théorie relative à cet objet et se contentent d'élever à la hauteur d'un principe la pratique observée par leur gouvernement, il n'en est pas de même des Français et des Allemands, qui donnent comme base légale aux sièges et aux blocus, les uns le droit de conquête, les autres la nécessité. Hautefeuille et Ortolan sont les plus fidèles représentants de la première école, et Gessner de la seconde *.

Théorie du droit de conquête : Hautefeuille.

§ 2837. Hautefeuille dit que « pour atteindre le but unique de la guerre, c'est-à-dire réduire l'ennemi à accepter la paix, le moyen le plus efficace est la conquête du territoire ennemi. Pour arriver à ce résultat, il faut nécessairement s'emparer des villes, des forteresses, des ports, et le plus souvent il faut battre les murailles avec le canon et enlever la place de vive force, ou réduire ses défenseurs par la famine, c'est-à-dire faire le siège ou le blocus. Le droit du belligérant à employer ces moyens est parfait et absolu : c'est un droit essentiel de la guerre ».

Pour assiéger, investir ou bloquer ainsi une ville ou une forteresse, le belligérant réunit autour du lieu dont il veut s'emparer des forces plus ou moins considérables, qui occupent une partie du territoire ennemi, le possèdent de fait et lui donnent le droit incontestable d'y exercer la même juridiction que dans son propre pays, notamment la faculté d'y interdire aux étrangers tout séjour et tout trafic avec les habitants du pays.

« Si nous faisons l'application de ces principes au blocus maritime, nous voyons, continue Hautefeuille, que, du moment qu'un belligérant a bloqué un port de son adversaire, il a fait la conquête de cette partie du domaine ennemi que nous avons appelée mer territoriale, et il a le droit de donner à cette conquête les lois qu'il trouve les plus propres à favoriser ses projets... Pour le belligérant, ce droit est aussi complet que celui en vertu duquel

* Cauchy, t. II, pp. 197 et seq. ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 189 et seq. ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 326 et seq. ; Massé, t. I, §§ 287 et seq.; Gessner, pp. 145 et seq. ; Bluntschli, § 827; Heffter, § 154 ; Martens, *Précis*, § 320 ; Phillimore, *Com.*, v. III, p. 385 ; Duer, v. I, lect. 7, § 19 ; Manning, p. 319 ; Fiore, t. II, pp. 446 et seq. ; Hubner, t I, ch. VII, § 6 ; Fauchille, pp. 13 et seq.; Boeck, § 672-5.

il peut défendre aux étrangers de faire le commerce en général ou certain commerce spécial dans ses anciens Etats. Il peut donc non seulement promulguer la prohibition, mais encore décréter la peine applicable à ceux qui voudraient enfreindre cette loi, parce que le lieu dans lequel se passe le fait est soumis à sa juridiction. Le droit de blocus a donc sa source dans la loi primitive ou divine; mais, comme on le sait, son origine est complètement différente de celle de la première restriction à la liberté du commerce neutre. La contrebande de guerre dérive en effet d'un devoir naturel des peuples neutres; le blocus découle d'un droit du belligérant. »

Ortolan. Ortolan soutient la même doctrine, sans arriver toutefois jusqu'à cette dernière conclusion. « L'intention, dit-il, ou la possibilité de réduire la place par la famine n'est pas nécessaire pour faire un devoir aux États neutres de respecter le blocus. Ces États sont dans l'obligation de se soumettre à la prohibition de toute communication avec le lieu bloqué, s'il plaît à la puissance bloquante, quels que soient ses desseins, de faire une telle prohibition, parce que si le blocus est réel, cette puissance est réellement maîtresse des eaux territoriales environnantes. Il y a lieu alors d'appliquer à l'égard du territoire maritime, par analogie avec ce qui se passe dans les guerres sur terre à l'égard du territoire continental lors de l'occupation d'une province ennemie, le principe que l'occupant prend la place du souverain du lieu dans l'exercice de la souveraineté. Cette substitution d'une souveraineté à l'autre sur les eaux littorales est la base principale des droits des belligérants en cas de blocus. Il n'est pas nécessaire de recourir à la fiction d'après laquelle le lieu bloqué doit être regardé comme étant au pouvoir de la puissance qui le cerne. »

On a objecté contre cette doctrine que le droit international positif admet sans doute l'appropriation des mers comme résultat accessoire de celle qui s'applique à la terre, mais que si l'on force le principe d'où dérive cette appropriation, on arrivera logiquement de conséquence en conséquence à nier la liberté des mers et celle

Cauchy. de la navigation neutre. C'est ce que Cauchy fait ressortir quand il dit: « Qu'on me permette de laisser de côté cette fiction de la science moderne qui ferait dériver les effets du blocus d'un prétendu droit de conquête appliqué aux mers territoriales de l'ennemi, comme si la conquête d'une portion de mer territoriale pouvait se comprendre sans la conquête préalable du territoire même qui l'avoisine. Dès que vous séparez par la pensée cette mer de son rivage, qui seul la rendait susceptible de recevoir un maître, qu'est-

elle, si ce n'est une partie aliquote de la vaste mer, sur laquelle aucun domaine permanent ne peut s'exercer? »

Bluntschli se prononce dans le même sens : il dit que la base du droit de blocus ne réside pas dans la souveraineté, mais *uniquement* dans le droit de la guerre. Bluntschli.

Heffter se place à un point de vue un peu différent : il considère le droit de blocus en haute mer comme une sorte de « prévention », et combat expressément la manière de voir d'Ortolan, qui fait du blocus la substitution d'une souveraineté à une autre, par la raison qu'il ne peut être question de souveraineté en haute mer. Heffter.

Testa assimile le droit de blocus au droit d'occupation. Pour lui, « la substitution d'une souveraineté à une autre dans les eaux territoriales, et le transfert de l'exercice de cette souveraineté aux belligérants qui occupent les eaux, est le fondement du droit de blocus. » Testa.

A. Desjardins voit aussi l'origine du droit de blocus dans le droit d'occupation. « Une partie de la mer, dit-il, peut être occupée momentanément par un certain nombre de vaisseaux, ceux-ci, tant que les forces de l'ennemi ne les chassent pas, peuvent se maintenir dans l'espace nécessaire à leur mouillage, ces eaux sont réputées conquises, des bâtiments de guerre ou de commerce ne peuvent dès lors venir se placer dans les mêmes eaux sans s'exposer à être repoussés par la voie de la force, enfin si les approches d'un port sont ainsi bloquées, l'occupant peut les interdire à tous. Tel est le fondement du droit de blocus (1). » A. Desjardins.

Fauchille, au contraire, soutient que c'est du devoir des neutres de ne pas prendre part à la guerre, et non du droit des belligérants que dérive le droit de blocus. « L'interdiction des relations commerciales avec les lieux bloqués n'est point imposée aux neutres par les belligérants, elle est une conséquence même de cet état de neutralité qui oblige les peuples pacifiques à s'abstenir de prendre part aux actes d'hostilité. Fauchille.

« D'autre part, envisagé dans les rapports des belligérants entre eux, le blocus est un moyen assurément plus légitime que les autres moyens en usage dans les guerres et qui sont cependant autorisés par tout le monde. Le blocus est, en effet, un moyen de forcer l'ennemi à se rendre sans le détruire, il n'entraîne comme conséquences immédiates, ni l'effusion du sang, ni aucune de ces terribles catas-

(1) A. Desjardins, *Droit comm. marit.*, t. I, p. 49.

trophes qui accompagnent inévitablement les batailles navales *. »

Théorie de la nécessité.

§ 2838. Les difficultés que soulève la doctrine des auteurs précités a conduit quelques publicistes à proclamer le principe ou la loi de la nécessité comme base suprême du blocus. Voici comment

Gessner.

Gessner s'exprime à cet égard : « Le droit de blocus ne pouvant, comme le fait très bien remarquer Hautefeuille, se déduire des devoirs des neutres, nous sommes forcés, malgré l'opposition ardente de cet auteur, d'en chercher la cause dans la nécessité. Il nous suffit que cette nécessité ne soit pas seulement prétendue, surtout qu'elle ne soit pas prétendue par une seule nation, comme cela a été le cas pour beaucoup de mesures prises à l'égard des neutres pendant les guerres maritimes. La nécessité d'interdire aux neutres le commerce avec les ports bloqués, si l'on ne veut pas faire perdre toute son efficacité au blocus, au moyen le plus important d'arriver par la guerre maritime à des résultats et d'accélérer le rétablissement de la paix, cette nécessité a toujours été reconnue par toutes les puissances, et cette nécessité n'a fait naître d'aucun côté des réclamations de quelque importance. La nécessité d'accorder aux belligérants un pareil droit est donc suffisamment constatée ; ce fait et la sanction historique qu'il a reçue suffisent pour donner au droit de blocus une base solide. Toutes les autres théories sont dépourvues de fondement ; le point de vue que nous venons d'exposer, et qui a été celui de plusieurs anciens auteurs, Grotius, Bynkershoek, Vattel, et de Cauchy parmi les modernes, est le seul défendable **. »

Considérations sur les doctrines qui précèdent.

§ 2839. Malgré leur apparente contradiction, les opinions que nous venons de résumer constituent au fond une seule et même doctrine, puisqu'elles conduisent à des conclusions identiques. En effet, ceux qui défendent la théorie de la conquête ou de l'occupation *de fait* des eaux territoriales, comme ceux qui invoquent la loi de la nécessité, arrivent également à reconnaître que le blocus est un droit sanctionné par les lois de la guerre, et dont on ne saurait à aucun titre contester l'exercice aux belligérants ; or, une fois que l'accord existe sur ce point, il peut sembler quelque peu puéril d'appeler à son aide des sophismes ou des arguties d'un autre âge pour

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 189 et seq.; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 328, 329 ; Cauchy, t. II, pp. 419, 420 ; Massé, t. I, §§ 289, 290 ; Gessner, p. 168 ; Bluntschli, § 827 ; Testa, p. 222 ; Fauchille, pp. 21 et seq.

** Gessner, pp. 149, 151 ; Bluntschli, § 827 ; Fiore, t. II, p. 450 ; Desjardins, *Droit comm. maritime*, t. I, § 22.

étayer la base d'un droit dont l'absence rendrait les guerres maritimes presque impossibles ou beaucoup moins efficaces.

Le blocus doit être effectif.

§ 2840. Pour que le blocus puisse produire ses effets, pour qu'il soit obligatoire à l'égard des neutres, il est nécessaire qu'il soit effectif ou réel, c'est-à-dire que le belligérant qui veut déclarer le blocus ait une force suffisante pour le faire respecter et dispose ses forces de mer à l'entrée du détroit ou du port bloqué de manière à devenir le maître de la mer territoriale qu'il occupe et à pouvoir en interdire l'accès à tout navire étranger. La raison est ici d'accord avec le droit conventionnel : tous les traités exigent une force suffisante pour interdire l'entrée d'un lieu.

Étant donc admis comme condition indispensable de la validité du blocus qu'il soit effectif, il reste à examiner quelles sont les circonstances qui peuvent lui faire attribuer ce caractère.

La première neutralité armée de 1780, ainsi que les traités subséquents (1) qui en ont sanctionné les principes, déterminent dans les termes suivants ce qui caractérise un port bloqué :

« On n'accordera cette dénomination qu'à celui où il y a, par les dispositions de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches, danger évident d'entrer. »

L'article 3 de la convention maritime du Nord du 16 décembre 1800 (2), qui constitua la seconde neutralité armée, explique que « un port ne peut être regardé comme bloqué que si son entrée est évidemment dangereuse par suite des dispositions prises par une des puissances belligérantes au moyen de vaisseaux placés à sa proximité. »

Enfin la déclaration du congrès de Paris du 16 avril 1856 (3), à laquelle toutes les puissances de l'Europe, l'Espagne exceptée, ont donné leur adhésion, porte que « les blocus pour être obligatoires doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi*. »

(1) Martens, 1re édit., t. II, pp. 74, 103, 110, 117, 130 ; t. IV, pp. 357, 375; 2e édit., t. III, pp. 158, 189, 198, 215, 245.

(2) Martens, 1re édit., t. VII, p. 516 ; *Suppl.*, t. II, pp. 389, 399 ; 2e édit., t. VII, pp. 172, 181.

(3) De Clercq, t. VII, p. 91 ; *Savoie*, t. VIII, p. 405 ; Martens-Samwer, t. II, p. 791 ; *Archives dipl.*, 1862, t. I, p. 146 ; *Bulletin des lois*, 1856, n° 381 ; Lesur, 1856, app., p. 19.

* Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 330, 331, 485, 486 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 199-202 ; Cauchy, t. II, pp. 261, 262, 346, 422, 423 ; Gessner, pp. 160, 161, 167, 169 et seq.; Massé, t. I, §§ 283, 291 ; Morin, *Les lois*, t. II,

Opinion des publicistes : § 2841. Mais, demandera-t-on maintenant, quelle doit être cette *force suffisante ?* Consiste-t-elle, par exemple, dans un nombre déterminé de navires, comme l'ont stipulé plusieurs traités ? Nous partageons l'avis d'Ortolan, qu'une pareille stipulation va trop loin ; « car elle ne saurait faire règle positive dans tous les cas, même entre les seules parties contractantes, puisque le nombre de bâtiments nécessaire pour un investissement complet dépend évidemment de la nature du lieu bloqué. »

Ortolan.

Bluntschli. Pour que le blocus d'un port soit effectif, Bluntschli établit qu'il faut que l'entrée et la sortie en soient interceptées soit par des navires de guerre stationnés devant le port, soit par des batteries dressées sur la côte. « On n'exige pas, dit-il, un chiffre minimum de navires de guerre ou de canons dans les batteries construites sur terre ; mais il faut que l'ennemi possède sur les lieux des forces suffisantes pour pouvoir intercepter le commerce régulier des navires marchands. »

Massé. Massé pose la réalité du blocus comme condition unique de son existence : pour lui, le blocus n'est réel qu'autant qu'il est appuyé de forces suffisantes pour occuper réellement tous les passages défendus ; il ajoute que, « tant que le blocus dure, les vaisseaux doivent rester en permanence dans les eaux qu'ils ont mission d'occuper. »

Phillimore. Phillimore pense qu'un port ne saurait être considéré comme bloqué, « si l'on néglige de cerner un seul des points qui peuvent en faciliter l'accès. » Voici d'ailleurs en quels termes il définit le blocus :

« Un blocus *de facto* doit être effectué en faisant stationner un certain nombre de vaisseaux et en formant, pour ainsi dire, un arc de circonvallation autour de l'entrée du port prohibé, où, si l'arc est défectueux, ne fût-ce que sur un point, le blocus même est tout à fait défectueux : telle est la définition générale et exacte d'un blocus. (*A blockade de facto should be effected by stationing a number of ships and forming as it were an arch of circumvallation round the mouth of the prohibited port, where, if the arch fails in any one part, the blockade itself fails altogether. This is the general and safe definition of a blockade.*) »

pp. 117 et seq.; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, pp. 366 et seq.; Heffter, § 155 ; Klüber, *Droit*, § 297 ; Bluntschli, § 829 ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. III, § 28 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 293 ; Twiss, *War*, §§ 102, 103 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 146, 147 ; Duer, v. I, lect. 7, § 24 ; Halleck, ch. XXIII, §§ 4, 9 ; Wildman, v. II, p. 179 ; Manning, pp. 322, 323 ; Hautefeuille, *Quæst.*, pp. 241, 242 ; Fiore, t. II, pp. 450-452 ; Pradier-Fodéré, *Principes*, pp. 564, 565 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVIII ; Hall, *International law*, p. 619 ; Desjardins, *Les derniers progrès du Droit international, Revue des Deux-Mondes*, 15 janvier 1882, p. 348 ; Fauchille, p. 74.

Ces conclusions, comme on le voit, sont plus logiques et plus précises que celles de la déclaration adoptée le 16 avril 1856 (1) par le congrès de Paris. Et pourtant à peine l'auteur les a-t-il exposées qu'il semble en restreindre la portée ; car, d'une part, il abandonne au commandant des forces navales le soin de décider si l'escadre est suffisante pour rendre le blocus effectif, et, de l'autre part, il admet que la ligne de blocus peut être maintenue par des navires en croisière non mouillés sur leurs ancres. Sur ce point, Phillimore s'éloigne donc de la déclaration précitée, qui, sans exiger d'une manière formelle que les navires stationnent devant le port, repousse implicitement les blocus à l'aide de simples croiseurs.

Un autre publiciste anglais, Reddie, accepte les principes et les conclusions de son compatriote, tout en se ralliant sur certains points à la théorie moins nettement définie de Sir W. Scott. Dans ses *Researches historical and critical in maritime international law*, il s'exprime ainsi à ce sujet : Reddie.

« *Now, according to the law of nations, there is no such thing, properly speaking, as a paper cabinet blockade ; there is no legally effectual blockade, such as to warrant confiscation for a breach of it, unless it be an actual blockade, maintained by an adequate naval force, such as to render it dangerous to approach the place blockaded.* (Or, suivant le droit des gens, il n'existe rien de semblable, à proprement parler, à un blocus de papier ou de cabinet ; il n'y a de blocus légalement effectif, de nature à justifier une confiscation pour sa violation, qu'autant que ce blocus est réel, maintenu par des forces navales suffisantes, capables de rendre dangereuse l'approche du lieu bloqué.) »

Les auteurs qui appuient leur doctrine sur le principe abstrait de l'occupation ou de la conquête des eaux territoriales se montrent plus rigoureux sur les conditions à remplir pour qu'un blocus soit considéré comme effectif. Voici en quels termes Ortolan s'exprime à cet égard : « Il est évident que si un blocus est entrepris dans le but d'amener une place à reddition ou à composition par le défaut de munitions ou de subsistances, les neutres manqueraient essentiellement aux devoirs de la neutralité en introduisant dans cette place des secours qui la mettraient à même de tenir plus longtemps. Dans ce cas, les blocus par mer sont exactement assimilables aux sièges en règle des places fortes qui ont lieu dans les Ortolan.

(1) De Clercq, t. VIII, p. 91 ; *Savoie*, t. VIII, p. 405 ; Martens-Samwer, t. II, p. 791 ; *Archiv. dipl.*, 1862, t. I, p. 146 ; *Bulletin des lois*, 1856, n° 381 ; Lesur, 1856, app., p. 19.

guerres sur terre. » Mais Ortolan, comme nous l'avons vu plus haut, ajoute qu'il ne croit pas à la circonstance à laquelle il fait allusion indispensable pour que les Etats neutres soient tenus de respecter le blocus ; car du moment qu'un blocus est réel, ils sont obligés de se soumettre à l'interdiction de toute communication avec le lieu bloqué, qu'impose la puissance bloquante devenue en fait maîtresse des eaux territoriales environnantes.

Wheaton. Wheaton se rapproche beaucoup sur ce point du système traditionnel de la Grande-Bretagne. Néanmoins, comme il traite surtout la question au point de vue réel et purement historique, il laisse percer des tendances plus conformes à l'esprit général des lois et des traités publics qu'à telle ou telle opinion individuelle, de sorte qu'on peut le ranger au nombre des auteurs qui exigent la présence de forces navales suffisantes pour rendre impossible toute communication avec le dehors.

Gessner. Gessner réserve aux publicistes allemands Martens, Klüber, Heffter et Kaltenborn le mérite d'avoir de tout temps défini avec précision les règles du blocus. Cette appréciation n'est pas absolument exacte ; car on remarque chez tous ces auteurs un certain vague dans la partie théorique et quelques contradictions au point de vue pratique.

Heffter. Ainsi, par exemple, Heffter voit dans le blocus « le droit du belligérant de s'emparer sur mer ou sur terre des abords d'une forteresse, d'un port, d'une rade et même *de toutes les côtes de l'ennemi*, et d'y exercer les droits d'une occupation passagère pendant le temps qu'il se maintient dans la possession réelle de cette partie du territoire ennemi, à l'effet d'empêcher toute communication avec le dehors ; » puis, quelques lignes plus loin, il ajoute : « La distance à laquelle les bâtiments de guerre doivent se trouver du port bloqué dépend naturellement des circonstances, et il suffit qu'ils soient stationnés de manière à pouvoir surveiller l'entrée du port et entretenir tout navire qui tenterait de passer à leur insu. »

Bluntschli. Bluntschli fait une remarque fort juste, selon nous, à propos de l'interprétation rigoureuse des mots : *blocus effectif*. « Il faut, dit-il, se mettre en garde contre deux extrêmes. Les uns admettent que pour que le blocus soit réel et effectif, il faut que les forces ennemies soient suffisantes pour intercepter d'une façon absolue le commerce avec la place bloquée, et déclarent le blocus non effectif, si un seul navire parvient à forcer le blocus sans être remarqué et capturé : c'est demander l'impossible. L'autre opinion

extrême va trop loin dans le sens inverse et déclare le blocus effectif lorsqu'un croiseur a réussi à empêcher quelques navires de passer. »

Suivant Boeck également le blocus doit être effectif, c'est-à-dire constitué par des forces permanentes de telle sorte qu'il y ait investissement complet du côté de la mer et danger évident de franchir la ligne formée par ces forces navales. Boeck.

Hall partage entièrement cet avis. Un port bloqué, dit-il, doit l'être par une force suffisante pour en rendre l'entrée et la sortie dangereuses. Hall.

Suivant Perels enfin, pour que le blocus soit effectif, il faut que les croiseurs demeurent au lieu de stationnement, mais il n'est pas considéré comme levé lorsque ces croiseurs, cédant à la force majeure, ont dû s'éloigner pour un temps très court, ou lorsque quelque navire a réussi à le rompre en courant un danger. Le blocus cesse d'être effectif si les croiseurs n'exercent pas leur droit d'une manière uniforme à l'égard de tous les navires neutres et viennent à accorder des licences à certains navires. Perels.

Un blocus ne saurait exister réellement et efficacement, dit Fauchille, que si l'entrée et la sortie de la place se trouvent être matériellement impossibles. Pour atteindre ce résultat, il propose le moyen suivant : Fauchille.

« Supposons des navires stationnant devant la côte ennemie et séparés par une distance au plus égale à la vue : nous aurons ainsi une ligne bloquante qu'aucun navire ne pourra franchir sans être aperçu. Mais il faut encore que le belligérant puisse arrêter les vaisseaux qu'il aperçoit, aussi est-il nécessaire que les bâtiments bloquants ne soient pas éloignés l'un de l'autre par une étendue de mer supérieure à la portée d'un canon, de telle façon qu'ils puissent tirer sur tout navire qui essaierait de pénétrer ou de sortir du port. » De plus, entre les vaisseaux stationnés devant la côte bloquée, se trouveront d'autres navires qui formeront l'escadre volante. Ils seront au nombre de trois ou de quatre, entre chacun des bâtiments stationnés, et auront ainsi à surveiller une étendue de mer peu considérable, qui ne pourra excéder six milles marins (11 kilomètres, c'est-à-dire la double portée d'un canon) et que leur marche rapide rendra moindre encore. Parcourant sans cesse cet espace restreint, aucun navire ne pourra leur échapper, et ils pourront facilement arrêter les vaisseaux qu'ils apercevront pour leur notifier le blocus et les visiter.

Canonner sera l'unique mission des bâtiments stationnés ; ja-

mais ils ne devront bouger de place, car les navires volants auront seuls la charge de poursuivre les vaisseaux qui essaieraient de violer le blocus (1).

Casimir Périer.

Fauchille repousse l'opinion de M. Casimir Périer qui, pour la validité du blocus maritime, exige une attaque simultanée par terre. « Pour imposer aux neutres, dit cet auteur, des sacrifices aussi grands que ceux qu'entraîne le respect du blocus, le belligérant doit prouver la nécessité de ces sacrifices ; or, la nécessité n'existe pas lorsque le port bloqué, n'étant pas investi, peut recevoir par terre ce que la mer ne lui apporte pas. Il arriverait un jour ou l'autre, avec le système actuel, qu'un assaillant, incapable de maintenir un soldat sur le territoire ennemi, en interdirait l'accès par mer au moyen de quelques vaisseaux, empêcherait le commerce des neutres, tandis qu'un voisin enverrait sans obstacle, par routes, canaux, fleuves ou chemins de fer, les produits de son sol et de son industrie jusque sur les quais d'une ville ouverte à tous du côté de la terre et dont le port seul serait bloqué (2). »

Lettre de M. Bayard, secrétaire d'Etat des Etats-Unis, du 24 avril 1885, à M. Becerra, ministre plénipotentiaire de Colombie à Washington.

§ 2842. Le gouvernement des Etats-Unis, se conformant aux préceptes et aux usages du droit international, n'admet pas qu'un décret d'une puissance souveraine, fermant au commerce des neutres des ports occupés par ses ennemis, du dedans ou du dehors, puisse avoir aucune portée internationale, aucun effet extraterritorial en vue d'imposer aux gouvernements des puissances neutres l'obligation de le reconnaître ou de contribuer par leur concours d'une façon quelconque à le faire observer.

Un décret de cette nature peut bien être nécessaire en tant que mesure municipale, adoptée par l'Etat duquel il émane, dans le but d'investir le pouvoir exécutif de l'autorité requise pour procéder à l'établissement d'un blocus formel et effectif ; mais une fois que ce but est atteint, l'effet du décret est épuisé.

Si la puissance souveraine qui décrète cette fermeture des ports peut disposer de forces suffisantes pour maintenir le blocus et si elle proclame en due forme un blocus réellement effectif, alors elle peut saisir et faire condamner les navires qui tenteraient de violer le blocus.

Si cette puissance met l'embargo sur un port, elle peut recourir à la force pour repousser les navires qui tentent d'y échapper, si elle est en possession du port dont elle interdit ainsi l'entrée ;

(1) Fauchille, pp. 129 et seq.
(2) Casimir Périer, *Revue des Deux-Mondes,* 15 janvier 1862, p. 434.

mais si ce port est occupé par la partie adverse, le décret de fermeture est sans portée au point de vue international. S'il en était autrement, les souverains en titre et *de facto* d'un pays ou d'une région quelconque déterminée pourraient convenir entre eux d'exclure de leurs ports tous les navires marchands quels qu'ils soient, et ainsi non seulement ruiner ceux qui font du commerce avec eux, mais causer un sérieux malaise à toutes les nations en les privant de produits nécessaires qu'elles ne peuvent se procurer sur aucun autre marché.

Dans l'espèce, le décret ordonnant la fermeture de certains ports de la Colombie ne contient rien qui indique l'intention ultérieure de proclamer un blocus effectif.

En attendant, le gouvernement des États-Unis doit regarder comme sans portée des proclamations qui ordonnent la fermeture de ports que la Colombie n'a pas en sa possession ou bien où elle n'a pas de forces navales qu'on puisse considérer comme suffisantes pour y établir un blocus.

Pratique des nations maritimes.

§ 2843. Dans la pratique, les nations maritimes paraissent avoir adopté un terme moyen. La capture accidentelle d'un navire neutre par un croiseur ne suffit pas pour rendre un blocus effectif ; il faut qu'il y ait évidence, réalité d'un danger à essayer de forcer les croisières. Par contre, le blocus ne cesse pas d'être effectif parce que, exceptionnellement, un ou deux navires sont parvenus à éluder la vigilance des forces bloquantes et à en franchir la ligne sans encombre.

Cas du navire russe *Franciska*.

§ 2844. C'est ainsi qu'a jugé la haute Cour d'amirauté d'Angleterre dans le cas du navire russe *Franciska* (25 janvier 1855). Appelé à se prononcer sur la question de savoir si le blocus du port de Riga était effectif, le docteur Lushington, après avoir fait observer que toutes les définitions généralement données du blocus sont et doivent même d'après la nature de l'opération être vagues et incertaines, ajoutait : « Le maintien d'un blocus doit toujours être une question du degré de danger auquel s'exposent les navires qui entrent dans un port bloqué ou qui en sortent. Rien n'est plus éloigné de mon intention, ni n'est assurément plus opposé à mes notions du droit des gens qu'un relâchement de la règle qu'un blocus doit être maintenu par des forces suffisantes ; mais il est parfaitement clair qu'aucune force ne peut barrer l'entrée avec une certitude absolue ; qu'il est possible que des navires entrent ou sortent pendant la nuit, des brouillards, des vents violents ou une absence accidentelle. Aussi je crois que dans tous les cas l'enquête

a eu pour but de constater si les forces bloquantes étaient capables de maintenir le blocus et si elles étaient présentes, et, les choses étant ainsi, on a présumé l'accomplissement du devoir. Je pense pouvoir affirmer en toute sûreté que dans aucun cas où les forces bloquantes étaient sur les lieux ou à proximité, on n'a considéré le blocus comme nul parce que des navires sont entrés dans le port ou en sont sortis sans que cette entrée ou cette sortie ait eu lieu du consentement de l'escadre bloquante *. »

Notification des blocus.

§ 2845. Les diverses garanties habituellement exigées pour donner aux blocus un caractère sérieux de légitimité ne suffisent cependant pas encore, malgré la valeur intrinsèque qu'elles peuvent offrir soit isolément, soit même réunies, pour protéger efficacement les intérêts et les droits des neutres. Il reste à remplir une dernière condition, sur l'importance et le caractère de laquelle les auteurs ne sont pas d'accord : nous voulons parler de la publicité donnée par voie de notification à la résolution prise de bloquer un port.

Il y a trois espèces de notifications. La première est celle que le commandant des forces bloquantes, afin de marquer le commencement du blocus et d'en circonscrire l'action, signifie aux autorités des lieux dont il est chargé d'intercepter les communications avec le dehors par la voie de mer : c'est un préliminaire rigoureusement exigé et dont l'omission rendrait les captures à la sortie du port absolument nulles. La seconde est celle que l'on qualifie de *générale* ou *diplomatique*, et qui est communiquée aux gouvernements neutres. La troisième, qui prend le nom de *spéciale*, est celle que le commandant croiseur fait aux navires qui se dirigent sur la ligne de blocus ou qui s'y trouvent **.

Considérations sur les notifications.

§ 2846. Pour acquérir leur caractère obligatoire les lois doivent être promulguées, rendues publiques, portées à la connaissance

* Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 328-331 ; Bluntschli, § 829 ; Massé, t. I, § 291 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 293 ; Reddie, *Researches*, v. II, p. 16 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 28 ; Gessner, pp. 169-176 ; Heffter, §§ 154, 155 ; Klüber, *Droit*, § 297 ; Hall, *Int. law*, p. 619 ; Perels, p. 295 ; Boeck, §§ 677 et seq. ; Fauchille, *Blocus maritime*, pp. 147 et seq.

** Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 335 et seq. ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 222, 223 ; Massé, t. I, § 301 ; Gessner, pp. 179 et seq. ; Heffter, § 155 ; Bluntschli, § 831 ; Morin, *Les lois*, t. II, p. 122 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 28 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 148 ; Twiss, *War*, § 105 ; Duer, v. I, lect. 7, § 34 ; Manning, p. 323 ; Wildman, v. II, pp. 187 et seq. ; Fiore, t. II, pp. 453, 454 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5 ; Hall, *International law*, p. 611 ; Desjardins, *Droit com. maritime*, t. I, § 22 ; Perels, p. 301 ; Boeck, § 686 ; Fauchille, p. 196.

de ceux qui doivent les exécuter. Il en est de même du blocus, dans lequel la notification remplit le rôle de cette publication en lui imprimant force de loi. Il y a cependant une différence à faire dans la comparaison que nous établissons ici ; car, tandis que dans le premier cas il ne peut être question que des nationaux du pays sur lequel la juridiction doit s'exercer, la question dans le second cas s'étend à des personnes qui ne sont à aucun titre soumises à la souveraineté de la puissance de qui émane la notification. Comme il s'agit donc ici de rapports internationaux, le belligérant qui établit un blocus a recours à l'entremise diplomatique pour notifier le fait aux gouvernements étrangers, qui le portent ensuite à la connaissance de leurs sujets, afin que ceux-ci soient prévenus des conséquences fâcheuses que pourrait avoir pour eux la continuation de leur commerce avec les lieux bloqués. Toutefois cette notification générale, pas plus que celle que le commandant des forces bloquantes adresse aux autorités du lieu bloqué, ne constitue en principe une condition de la validité du blocus. Sans doute ces notifications sont de précieux moyens de répandre la connaissance du blocus ; elles ont pour effet d'en instruire les gouvernements et les habitants du lieu où elles se font ; mais elles n'en informent pas directement les personnes que le fait intéresse le plus, notamment les capitaines de navires, que les circonstances mêmes de leur navigation et la date de leur départ peuvent avoir mis dans l'impossibilité matérielle de savoir qu'un obstacle inopiné a surgi dans les lieux qui doivent marquer le terme de leur voyage. Au surplus, il est des blocus, très réguliers du reste, qui ne peuvent être notifiés par la voie diplomatique. Cette notification peut bien faire connaître le fait existant au moment même où elle a lieu ; mais ce fait peut changer ou cesser d'un instant à l'autre, de sorte qu'on ne saurait nier aux neutres le droit de vérifier personnellement si l'investissement, bien que notifié, n'a pas cessé, et si le blocus n'est pas levé.

« Les forces bloquantes, dit Ortolan, peuvent à chaque moment être dispersées ou détruites par des forces supérieures de l'ennemi ; le mauvais temps ou le manque de vivres peut les mettre dans la nécessité de s'éloigner. On conçoit, d'après toutes ces considérations, que les sujets des puissances neutres, bien qu'avertis de la notification diplomatique du blocus, se hasardent néanmoins à faire voile pour le lieu bloqué avec l'espoir d'en trouver l'entrée libre, le blocus ayant pu être levé dans l'intervalle de leur voyage. » Ortolan.

Le navire pacifique venant donc vérifier s'il y a blocus, le belligérant doit lui faire connaître le véritable état des choses. Cette notification toute particulière, personnelle, doit être faite par un des officiers des bâtiments de guerre chargés de maintenir l'investissement à chaque navire neutre qui se présente pour entrer dans le port bloqué. Nous ne pensons pas que ce soit aller trop loin que de regarder la notification spéciale comme une formalité essentielle du blocus, sinon obligatoire même pour le belligérant bloquant : c'est ce qui résulte d'ailleurs de la généralité des ouvrages dans lesquels est traitée cette question *.

Doctrine anglaise.

§ 2847. Malheureusement ce principe n'est pas adopté sans restriction par toutes les puissances. Les Anglais prétendent que la notification diplomatique implique la connaissance du blocus suffisamment pour qu'il ne soit pas nécessaire aux forces bloquantes de donner un avertissement spécial à chaque navire neutre voulant entrer dans un port bloqué après être parti d'un port où la notification a pu être reçue. C'est à l'aide de cet argument que la Grande-Bretagne a cherché à justifier les abus qu'elle a commis à l'abri de ses blocus de cabinet (1), expédient dont elle s'est fait un élément pour ainsi dire constitutif à son propre usage et qui l'a puissamment aidée dans ses violentes attaques contre le commerce des neutres.

William Scott.

Tout en adoucissant parfois la vieille théorie britannique sur les blocus, Sir William Scott en a déduit des conséquences non moins dangereuses, ainsi qu'on peut en juger par la citation suivante : « Il y a, dit-il, deux sortes de blocus : l'un résultant du simple fait, l'autre résultant d'une notification accompagnée du fait. Dans le premier cas, quand le fait cesse autrement que par accident ou par le changement des vents, la fin du blocus a lieu immédiatement ; mais quand le fait est accompagné d'une notification publique du gouvernement belligérant aux gouvernements neutres, je crois *prima facie* que le blocus doit être *supposé* exister jusqu'à ce qu'il ait été publiquement levé. Indubitablement l'État belligérant qui a notifié l'existence du blocus doit aussi en notifier de la même manière et immédiatement la discontinuation ; ne pas le faire en

* Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 335 et seq. ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 223 et seq. ; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, pp. 369 et seq. ; Massé, t. I, § 301 ; Cauchy, t. II, p. 421 ; Gessner, pp. 180 et seq. ; Bluntschli, § 832 ; Fiore, t. II, pp. 454-457 ; Heffter, §§ 155, 156 ; Fauchille, *Blocus*, pp. 194 et seq. ; Boeck, § 693 ; Perels, pp. 301-308.

(1) Voyez la section II de ce livre.

temps convenable, dès que l'investissement a cessé de fait, serait une fraude à l'égard des neutres, de laquelle nous ne devons supposer aucun pays capable. Je ne dis pas qu'un blocus de cette sorte ne puisse dans quelque cas cesser *de facto ;* mais je dis qu'un pareil procédé ne doit pas être imputé légèrement à une nation. Aussi tant qu'un fait n'a pas été clairement établi, je maintiendrai qu'un blocus par notification doit *prima facie* être présumé continuer jusqu'à ce que la notification soit révoquée. »

Le but de cette doctrine, qui est entrée dans la pratique anglaise, se réduit à établir une *præsumptio juris et de jure* relativement à la connaissance du blocus. Et ce qui prouve que cette présomption doit légalement exister pour la continuation du blocus, c'est que les Cours d'amirauté britanniques n'admettent pas que l'avertissement spécial fait aux capitaines neutres soit nécessaire pour légitimer la capture des navires : à leurs yeux, il suffit que le bâtiment ait pour destination réelle ou présumée le port bloqué ; elles n'exceptent de cette règle arbitraire que les navires expédiés non du pays dont ils portent le pavillon, mais d'une contrée assez éloignée pour qu'on puisse présumer que la nouvelle de l'interdiction du commerce n'y est pas parvenue.

Nous croyons avoir réfuté victorieusement et sans réplique cette triste doctrine, lorsque nous avons fait ressortir la distinction qui existe entre les trois modes de notification que l'usage a sanctionnés : le premier ayant un caractère purement local, le second général, et le troisième spécial. Nous avons démontré que les deux premiers ne sauraient en aucun cas suppléer le dernier, et nous sommes d'avis que confondre deux choses d'une portée si manifestement différente, ce serait fermer les yeux sur les abus révoltants des prétentions anglaises et repousser de gaîté de cœur un des éléments juridiques essentiels du blocus *.

§ 2848. Contrairement à cet inique système, la pratique et la jurisprudence des Cours de prises françaises ont érigé en principe : Jurisprudence française.

1° Que la notification générale ne suffit pas par elle-même pour autoriser juridiquement la déduction que les neutres ont eu connaissance du blocus ;

* Gessner, pp. 181 et seq. ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 28 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 336 et seq. ; Heffter, § 156 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 390 ; Twiss, *War*, § 105 ; Duer, v. I, lect. 7, § 34 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 148, 149 ; Wildman, v. II, pp. 190 et seq. ; Halleck, ch. XXIII, § 17 ; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, pp. 374, 375 ; Robinson, *Adm. reports*, v. I, p. 171 ; Fauchille, *Blocus*, pp. 194 et seq. ; Boeck, § 692 ; Perels, pp. 301, 308.

2° Que, pour que le blocus devienne légalement obligatoire avec toutes ses conséquences, il faut que la notification diplomatique, considérée avec raison comme toujours utile, soit dans chaque cas particulier complétée, corroborée par une notification spéciale aux neutres qui se présentent sur la ligne du blocus.

Telle était la substance des instructions données aux croiseurs français en 1827 et en 1830, lorsqu'ils établirent le blocus des ports de la régence d'Alger, ainsi que des instructions adressées par le comte Molé, le 20 octobre 1838, au ministre de la marine de France pour l'information du commandant de l'escadre française qui bloquait alors les ports du Mexique.

Le même comte Molé, dans une dépêche du 17 mai 1838, à l'occasion du blocus des ports de la République Argentine, a exposé clairement les principes d'après lesquels procèdent les tribunaux de prises français : « Tout blocus, pour être valable envers les neutres doit avoir été notifié et être effectif. Un navire se présentant devant un port bloqué avant d'avoir eu connaissance du blocus doit d'abord en être averti, et la notification doit en être faite par écrit et sur son rôle d'équipage ; mais cet avis ayant été donné et cette formalité ayant été remplie, s'il persiste à entrer dans le port, ou s'il vient à y pénétrer de nouveau, le commandant du blocus a le droit de l'arrêter. »

Dans tous les traités de commerce conclus par la France avec les Etats de l'Amérique du Sud, notamment dans le traité de 1828 avec le Brésil, de 1835 avec la République Bolivienne, de 1839 avec le Texas, de 1843 avec les républiques du Vénézuéla et de l'Equateur, de 1844 avec la Nouvelle-Grenade, nous retrouvons la disposition suivante : « Dans aucun cas, un bâtiment de commerce appartenant à des citoyens de l'un des deux pays qui sera expédié pour un port bloqué par l'autre Etat ne pourra être saisi, capturé ou condamné, si préalablement il ne lui a été fait une notification ou signification de l'existence ou de la continuation d'un blocus par les forces bloquantes ou par quelque bâtiment faisant partie de l'escadre ou de la division du blocus ; et pour qu'on ne puisse alléguer une ignorance du blocus et que le navire qui aura reçu cette intimation soit dans le cas d'être capturé, s'il vient ensuite à se représenter devant le port bloqué pendant le temps que durera le blocus, le commandant qui fera la notification devra apposer son visa sur les papiers du navire visité, où sera faite la signification de l'existence du blocus, et le capitaine du navire visité lui donnera un

reçu de cette signification, contenant les déclarations exigées par le visa *. »

§ 2849. La jurisprudence sur ce point ne paraît pas établie d'une manière fixe et précise aux Etats-Unis. Jurisprudence des Etats-Unis.

Tandis que leurs publicistes inclinent pour l'adoption des doctrines anglaises, les conventions internationales et les règlements du gouvernement penchent plutôt vers les principes consacrés par la France. Ainsi nous lisons dans les *Commentaires sur le droit américain* du chancelier Kent : « Il est absolument nécessaire que le neutre soit dûment averti du blocus pour qu'il puisse être passible des conséquences pénales d'une violation du blocus. Cette information peut lui être communiquée de deux manières, soit directement ou positivement par un avis formel de la puissance bloquante, soit indirectement ou implicitement par un avis transmis à son gouvernement ou par la notoriété du fait. Peu importe de quelle manière le neutre parvienne à avoir connaissance du blocus. Si le blocus existe réellement et qu'il en ait connaissance, il est tenu de ne pas le violer. Un avis adressé à un gouvernement étranger est un avis à tous les individus de la nation, et il n'est pas permis à ceux-ci d'en prétendre ignorance, attendu qu'il est du devoir du gouvernement neutre de communiquer l'avis à son peuple. Dans le cas d'un blocus sans avis régulier, un avis de fait est généralement nécessaire. Entre un blocus notifié régulièrement et un blocus sans avis de ce genre, il y a cette différence que, dans le premier cas, l'acte de mettre à la voile pour le lieu bloqué avec l'intention d'éluder le blocus ou d'entrer dans le port par hasard équivaut, dès le commencement du voyage, à une infraction du blocus, car le port doit être considéré comme fermé jusqu'à ce que le blocus ait été formellement révoqué ou levé de fait ; tandis que dans le second cas, celui d'un blocus *de facto*, l'ignorance de la part du neutre de la continuation du blocus peut être admise comme une excuse d'avoir mis à la voile pour le lieu bloqué comme destination douteuse et provisoire. La question de l'avis est une question de preuve à résoudre au moyen des faits applicables à l'espèce. La notoriété d'un blocus est par elle-même un avis suffisant du blocus pour les navires mouillés dans le port bloqué. » Kent.

Wheaton, après avoir reproduit les définitions du blocus et les Wheaton.

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 225 et seq.; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 338 et seq.; Massé, t. I, § 301 ; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, pp. 370 et seq. ; Twiss, *War*, § 107 ; Halleck, ch. XXIII, § 18 ; Gessner, p. 221 ; Fauchille, *Blocus*, pp. 194-228.

conditions de sa validité données par Sir William Scott, ajoute au sujet de la notification : « Comme une notification publique générale n'est pas par elle-même suffisante pour constituer un blocus légal, de même la connaissance de l'existence d'un pareil blocus ne peut être imputée à la partie *simplement* en conséquence d'une pareille notification. Non seulement il faut qu'un blocus réel existe, mais que la connaissance en soit portée dans le pays de la partie, pour prouver qu'il a été violé. Comme, d'un côté, une déclaration de blocus qui n'est pas soutenue par le fait ne peut légalement passer pour exister, de même, d'un autre côté, le fait dûment notifié à la partie en cause est de lui-même suffisant pour en imprimer la connaissance sur cette partie, car les notifications publiques entre gouvernements ne peuvent être faites que pour l'information des individus; mais si l'individu est personnellement informé, le but sera encore mieux atteint que par une déclaration publique. »

Comme on le voit, Wheaton reconnaît l'utilité de la notification spéciale; mais il ne la considère pas comme indispensable.

Les traités conclus par les Etats-Unis avec les autres puissances maritimes sont plus explicites : on y trouve généralement cette clause, qui figure notamment dans le traité du 19 novembre 1794 (1) avec la Grande-Bretagne : « Attendu qu'il arrive fréquemment que des navires mettent à la voile pour des ports ou des places ennemis sans savoir que ces ports ou ces places sont assiégés, bloqués ou investis, il est convenu que les navires qui se trouvent dans ce cas pourront être détournés de ces ports ou de ces places; mais il ne sera pas permis de les retenir ni de confisquer leurs cargaisons, si elles ne sont pas de contrebande, à moins qu'après un premier avis ils ne tentent d'y entrer de nouveau; il sera libre à ces bâtiments d'aller dans tel autre port ou place qu'ils voudront. » Cette stipulation n'énonce pas expressément l'obligation pour le bloquant de faire une première notification individuelle et spéciale ; car elle semble établir une distinction entre les navires qui mettent à la voile pour un port bloqué dans l'ignorance complète du blocus, et les navires qui en ont eu connaissance avant leur départ ou dans le cours de leur voyage.

A une époque plus récente, le gouvernement des Etats-Unis paraît avoir adopté une règle de conduite qui se rapproche davantage de la pratique française. La déclaration du blocus des ports

(1) Elliot, v. I, p. 242; *State papers*, v. I, p. 784; Martens, 1re édit., t. VI, p. 336; 2e édit., t. V, p. 641.

. date du 19 avril 1861, porte
· ce blocus un navire quelconque
ı d'y entrer, il serait dûment averti
ıtiments des escadres de blocus, qui
bord le fait et la date de l'avertisse-
ıe cette déclaration ne spécifie pas l'ex-
éraux ont reconnu que le navire pouvait
se sans qu'il eût été préalablement averti,
qu'il avait déjà connaissance du blocus et
de mauvaise foi *.

quels termes s'expriment sur ce sujet Pistoye et

Opinion des publicistes : Pistoye et Duverdy.

ıon d'un blocus peut être soit générale, soit parti-
ıfication est générale, lorsque le gouvernement qui
cus instruit par la voie diplomatique ou par une publi-
elle les puissances neutres du blocus qu'elle établit
el port. La notification est particulière, lorsqu'un officier
nant aux forces bloquantes avertit un navire neutre qui se
nte devant la croisière que le port où il se propose d'entrer
en état de blocus.

« En règle générale, les deux notifications doivent avoir lieu. Il est bien vrai que le navire neutre à qui le blocus a été notifié d'une manière spéciale et qui le viole est de bonne prise, lors même qu'il n'y a pas de notification générale ; mais il ne faudrait pas conclure de là, comme quelques auteurs, que la notification particulière est seule nécessaire et que l'autre est surabondante. La notification d'un blocus n'a pas seulement pour but de mettre les neutres dans leur tort, s'ils essayaient de franchir la ligne du blocus. Son but principal est d'avertir les négociants neutres de ne pas faire d'expéditions pour les lieux bloqués. Le gouvernement belligérant qui n'avertirait pas, par une notification générale, les commerçants neutres que les navires dirigés sur tel ou tel point n'y seront pas admis manquerait à ses devoirs envers les puissances neutres.

« Supposons qu'une puissance européenne bloque un port européen et ne notifie pas ce blocus d'une manière générale et officielle ; les Américains continueront leurs armements pour le port bloqué

* Kent, *Com.*, v. I, pp. 148, 149 ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. III, § 28 ; Twiss, *War*, § 108 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 235 ; Bluntschli, § 832 ; ..ntefeuille, *Quæst.*, p. 243 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 341, 342 ; Fiore, .. 455 ; Heffter, § 156 ; Fauchille, *Blocus*, pp. 194-206.

et seront exposés ainsi à faire des pertes considérables. C'est pourquoi il faut décider en principe que tout blocus doit être notifié officiellement. Dans quelques circonstances, la force des choses oblige à déroger à ce principe ; mais il n'en subsiste pas moins dans toute sa vigueur. A cet égard, nous sommes complètement de l'avis qu'a émis Lord Beaumont à la chambre des Lords (1), en disant : « Je « soutiens que tout amiral chargé de faire la guerre et qui juge « opportun de déclarer le blocus d'un port quelconque a le droit « de le faire, quoique le port soit tellement éloigné de l'Angleterre « qu'il faudrait deux à trois mois pour que la publication parût « dans la *Gazette de Londres.* » Encore faut-il en pareille circonstance que la nation belligérante dont l'amiral a établi un blocus se hâte de le notifier officiellement dès qu'elle en a connaissance. Quant à la notification particulière, elle doit toujours avoir lieu, quand même le blocus a été notifié officiellement. »

Lord Beaumont.

Nous venons de reproduire textuellement l'opinion soutenue par Pistoye et Duverdy ; mais nous devons faire remarquer qu'en s'exprimant comme ils le font, ces deux auteurs ne sont pas d'accord avec les règles pratiques et les principes invariablement suivis par leur pays. Ainsi la France n'a jamais, comme l'Angleterre, considéré que le gouvernement belligérant eût le devoir strict pour légitimer le droit de blocus d'en faire l'objet d'une notification générale ou diplomatique : elle en use comme d'un moyen de publicité, par pure courtoisie internationale ; mais elle n'y voit pas une obligation, à l'accomplissement de laquelle il ne lui serait pas loisible de se soustraire. A ses yeux, la légitimité des blocus et des captures qui en sont la suite n'est subordonnée qu'à trois conditions essentielles, savoir : l'effectivité des forces bloquantes, la proclamation du blocus signifiée aux autorités compétentes du port investi, et la notification particulière aux navires neutres qui s'approchent de la ligne de blocus. Sans remonter plus loin, on a vu, à la vérité, lors des guerres de 1854, de 1859 et de 1870, le gouvernement français notifier diplomatiquement ses blocus aux autres puissances par la voie diplomatique et par des avis insérés dans ses journaux officiels ; toutefois, ce n'était là qu'une manière d'en répandre la connaissance et nullement l'accomplissement d'une formalité ayant un caractère obligatoire.

Ortolan. Cauchy.

Ortolan et Cauchy partagent sur cette matière les vues de Pistoye et Duverdy. Hautefeuille, au contraire, s'écarte de l'appréciation de

(1) Séance du 2 juin 1854.

ses deux devanciers ; il penche plus en faveur des droits des neutres et n'admet comme indispensable que l'avertissement *particulier* ou *spécial*. Hautefeuille.

« La notification diplomatique, dit-il, ne peut être faite que lorsque déjà la conquête existe réellement ; car la prise de possession est la source unique du pouvoir accordé au belligérant. La notification diplomatique n'a donc aucune signification, aucune valeur par elle-même ; elle ne peut déterminer ni le commencement ni la fin des opérations ; elle est impuissante à modifier en rien la durée du blocus ou de ses effets, soit en leur faisant devancer le moment de la conquête, soit en les prolongeant au delà de la possession réelle. C'est la simple démonstration d'un fait existant, et la déclaration de la manière dont le conquérant entend user du domaine conquis.

« La notification diplomatique n'est donc pas le blocus ; elle n'est même pas une formalité essentielle du blocus. L'investissement et la prohibition du commerce peuvent exister dans toute leur plénitude, sans que cet acte ait été fait ; mais elle est utile pour épargner aux neutres un dommage beaucoup plus grand que celui qu'ils doivent supporter réellement. Elle les empêche de faire pour les lieux bloqués des expéditions commerciales qui ne pourraient pas atteindre le but, et par conséquent elle leur épargne des pertes considérables. Sans doute ce n'est pas dans ce but que certaines nations, notamment l'Angleterre, font la notification diplomatique ; mais, d'après les lois internationales, cet acte ne peut réellement avoir aucune autre utilité.

« La notification diplomatique, n'étant pas essentielle pour la formation du blocus, n'est pas obligatoire pour le belligérant. La loi secondaire ne contient pas une seule disposition qui puisse lui attribuer ce caractère. Il résulte même des traités modernes que cet acte n'a aucune importance et peut être omis sans inconvénient. Cependant les nations européennes sont dans l'usage de le faire... Ainsi donc la notification diplomatique n'est pas essentielle au blocus ; elle n'est pas obligée de la part du belligérant ; elle n'a aucune valeur intrinsèque ; elle est seulement déclarative d'un fait et tombe d'elle-même, si le fait n'existe pas ou cesse d'exister. C'est un acte d'humanité envers les peuples neutres. Elle peut faire connaître le fait existant au moment même où elle a lieu ; mais ce fait peut cesser à chaque instant. D'ailleurs il est des blocus très réguliers qui ne peuvent être notifiés par cette voie officielle. Il arrive souvent que les amiraux, usant des pouvoirs qui leur sont donnés par leurs sou-

verains, forment le blocus de lieux éloignés de leur patrie, de telle sorte qu'il y a impossibilité de faire la notification diplomatique ou que du moins le blocus existe longtemps avant qu'il soit possible de le faire. Ainsi donc le blocus peut n'exister pas malgré la notification diplomatique, et le blocus peut exister très légitimement sans notification diplomatique. D'un autre côté, le blocus impose des obligations onéreuses aux peuples neutres ; mais il ne les impose qu'alors qu'il existe réellement... »

Gessner. Gessner nous semble avoir tiré des conséquences forcées de la pratique généralement suivie en matière de blocus. Cet auteur attache en effet à la notification diplomatique une valeur telle que lorsqu'elle n'a pas eu lieu, toutes les autres conditions requises eussent-elles été remplies, il conteste au belligérant le droit de confisquer les navires qui cherchent à violer le blocus, et prétend lui imposer l'obligation de faire annuler toutes les captures opérées. C'est là une doctrine purement spéculative, qui, à notre connaissance, n'a encore été sanctionnée par aucune Cour de prises ni adoptée par aucune puissance maritime.

Fauchille. Fauchille résume comme suit son opinion : « 1° Une notification est nécessaire pour que les neutres soient obligés de respecter le blocus et puissent être condamnés en cas de violation. 1° Cette notification ne doit pas être diplomatique ; elle doit être spéciale. »

erels. Perels estime, au contraire, que la notification spéciale n'est pas suffisante ; la notification générale est requise en tout état de cause, parce que les intérêts du commerce maritime des neutres l'exigent.

Boeck. Il en est de même de Boeck qui juge la notification diplomatique une des conditions essentielles du blocus *.

Des formes usitées pour les notifications générales ou diplomatiques. § 2851. La notification diplomatique ou générale s'opère soit par une communication écrite que le belligérant adresse aux Etats neutres, soit par un avis officiel relatant la date du commencement du blocus et précisant la zone nautique qu'il doit embrasser. Dans certaines circonstances, on a aussi recours à des publications exprimant l'intention d'établir le blocus, annonçant le départ de l'escadre qui sera chargée de le maintenir, et fixant le commencement des opérations hostiles ; nous avons à peine besoin d'ajouter qu'un

* Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, pp. 369, 370 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 335-342 ; Cauchy, t. II, pp. 421, 422 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 223 et seq. ; Gessner, pp. 180 et seq.

mode de notification si minutieux, impliquant d'ailleurs une très grande courtoisie internationale, est peu usité *.

Caractère que les traités donnent à la notification spéciale.

Sir W. Scott.

§ 2852. Sir William Scott et presque tous les publicistes anglais nient la nécessité de la notification spéciale, en se fondant sur ce que la notification générale possède intrinsèquement une force qui rend superflue toute confirmation particulière.

Cette doctrine est en opposition directe avec le droit conventionnel écrit. Parmi les nombreux traités qui ont formellement consacré la nécessité des notifications spéciales, nous citerons ceux du 4 septembre 1816 entre les Etats-Unis et la Suède (1), du 21 août 1828 entre la France et le Brésil (2), du 15 septembre de la même année entre les villes Hanséatiques et le Mexique (3), du 9 décembre 1834 entre la France et la Bolivie (4), ceux que les Etats-Unis d'Amérique ont conclus en 1836 avec le Vénézuéla (5) et la Bolivie (6), le 26 novembre 1838 avec la Sardaigne (7) et le 13 juin 1839 avec l'Equateur (8), celui du 30 juillet 1842 entre l'Autriche et le Mexique (9), enfin ceux que la France a signés le 25 septembre 1839 avec le Texas (10), le 25 mars 1843 avec le Vénézuéla (11) et le 28 octobre 1844 avec la Nouvelle-Grenade (12). Bien que tous ces traités fassent de la notification spéciale une condition absolue et obligatoire pour la validité des captures, il faut

* Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, p. 369 ; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 335 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 291 ; Duer, v. I, lect. 7, § 34 ; Halleck, ch. XXIII, § 18 ; Bluntschli, § 831 ; Heffter, § 155.

(1) Elliot, v. I, p. 193 ; *State papers*, v. VI, p. 175 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. IV, p. 251.

(2) De Clercq, t. III, p. 503 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. VIII, p. 60 ; *Bulletin des lois*, 1829, n° 311 ; Lesur, 1828, app., p. 190.

(3) Martens, *Nouv. suppl.*, t. I, p. 684.

(4) De Clercq, t. IV, p. 284 ; *Bulletin des lois*, 1837, n° 528 ; Lesur, 1837, app., p. 36.

(5) *State papers*, v. XXIV, p. 746 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. XIII, p. 544.

(6) Martens, *Nouv. recueil*, t. XV, p. 113.

(7) *Savoie*, t. VI, p. 58 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. XVI, p. 266 ; *State papers*, v. XXVII, p. 1017.

(8) Martens-Murhard, t. IV, p. 298 ; *State papers*, v. XXIX, p. 1296.

(9) Neumann, t. IV, p. 503 ; Martens-Murhard, t. III, p. 432 ; *State papers*, v. XXXIII, p. 734.

(10) De Clercq, t. IV, p. 502 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. XVI, p. 987 ; *State papers*, v. XXX, p. 1228 ; *Bulletin des lois*, 1840, n° 740 ; Lesur, 1840, app., p. 24.

(11) De Clercq, t. V, p. 7 ; Martens-Murhard, t. V, p. 165 ; *Bulletin des lois*, 1844, n° 1110.

(12) De Clercq, t. V, p. 248 ; Martens-Murhard, t. VII, p. 613 ; *Bulletin des lois*, 1846, n° 1333.

reconnaître pourtant qu'en cette matière le droit positif n'est pas encore arrivé à poser un principe uniforme et doctrinal, et qu'une certaine divergence continue de subsister sur ce point, puisque l'Angleterre et plusieurs autres nations européennes n'ont pas cru jusqu'ici devoir l'inscrire dans leurs traités de commerce et de navigation. Aussi, quand il présente la question des notifications spéciales comme définitivement résolue, Hautefeuille oublie-t-il que les stipulations conventionnelles sur lesquelles il appuie cette assertion ne lient que les Etats qui les ont souscrites et qu'elles sont toujours privées de l'assentiment explicite de la première puissance maritime du globe, l'Angleterre *.

Règlement danois de 1864.

§ 2853. L'article 2 du règlement danois promulgué le 16 février 1864 (1) porte : « La simple tentative de forcer la ligne de blocus n'entraîne pas la saisie du navire, si, eu égard au peu de temps qui s'est écoulé depuis la notification générale, on est équitablement fondé à admettre que le navire, au moment de la tentative, n'avait pas connaissance du blocus. Toutefois le commandant du blocus est tenu dans ce cas de donner au navire neutre en question connaissance de l'état des choses ; et après avoir consigné sur les papiers du navire, en particulier sur les documents qui servent à constater la nationalité et sur le journal de l'équipage, la mention que la formalité a été remplie, il doit relâcher le navire en l'obligeant à suivre une autre direction. » Cette pratique qui constitue une sorte de moyen terme entre la règle adoptée par la France et la marche suivie par l'Angleterre, présente de graves inconvénients : enlevant à la notification spéciale son caractère absolument obligatoire et indispensable, elle subordonne l'avertissement à donner à chaque navire à une appréciation arbitraire des circonstances et crée ainsi une jurisprudence incertaine, anormale, et, pour ainsi dire, casuistique.

A nos yeux, le seul moyen d'éviter tous ces écueils, de prévenir les abus de la force et de sauvegarder efficacement tous les intérêts, c'est de poser comme règle absolue qu'il n'y a violation de blocus que de la part de celui qui a été dûment prévenu de son existence.

Forme dans laquelle la notification spéciale doit être faite.

§ 2854. Les traités ne vont pas jusqu'à fixer les termes dans lesquels la notification spéciale doit être faite. Nous lisons à l'ar-

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, p. 227 ; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 339 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 150, note *b* ; Hall, *International law*, p. 611.

(1) *Archives dipl.*, 1864, t. II, p. 118 ; *Moniteur*, 27 février 1864.

ticle 20 du traité conclu le 20 janvier 1836 (1) entre les Etats-Unis et le Vénézuéla : « Il est convenu qu'en semblable circonstance tout navire pourra être renvoyé du port ou du lieu ; mais il ne sera retenu ni confisqué aucune partie de son chargement, pourvu qu'elle ne se compose point d'articles de contrebande, à moins que, après avoir été averti du blocus ou attaqué par le commandant d'un des bâtiments formant les forces bloquantes, le navire tente de nouveau d'entrer..... »

La convention franco-brésilienne du 21 août 1828 (2) est plus explicite : comme elle a en quelque sorte servi de prototype aux clauses analogues des traités que la France a depuis lors et successivement conclus avec la Bolivie, le Texas, le Vénézuéla, l'Equateur et la Nouvelle-Grenade, il nous paraît utile d'en reproduire ici le texte littéral :

« Aucun bâtiment de commerce appartenant aux sujets de l'une des hautes parties contractantes qui sera expédié pour un port, lequel se trouvera bloqué par l'autre, ne pourra être saisi, capturé ou condamné, si préalablement il ne lui a été fait une notification ou signification de l'existence ou de la continuation du blocus par les forces bloquantes ou par quelque bâtiment faisant partie de l'escadre ou de la division du blocus ; et pour qu'on ne puisse alléguer une prétendue ignorance du blocus, et que le navire qui aura reçu cette intimation soit dans le cas d'être capturé, s'il vient ensuite à se représenter devant le port bloqué pendant le temps que durera le blocus, le commandant du bâtiment de guerre qui fera la notification devra apposer son visa sur les papiers du navire visité en indiquant le jour, le lieu ou la hauteur où sera faite la signification de l'existence du blocus, et le capitaine du navire visité lui donnera un reçu de cette signification contenant les mêmes déclarations exigées pour le visa*. »

Position des navires mouillés dans le port au moment de l'établissement du blocus.

§ 2855. Il nous reste à examiner si la notification spéciale est obligatoire à l'égard des navires mouillés dans le port avant l'établissement du blocus et désirant mettre en mer. On conçoit que, pour satisfaire aux exigences multiples de la navigation et pour

(1) Martens, *Nouv. recueil*, t. XIII, p. 544 ; *State papers*, v. XXIV, p. 746.

(2) De Clercq, t. III, p. 503 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. VIII, p. 60 ; *Bulletin des lois*, 1829, n° 311 ; Lesur, 1828, app., p. 190.

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 230, 231 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 338, 339 ; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, pp. 370, 371 ; Gessner, pp. 205, 206 ; Hall, *International law*, p. 614 ; Fauchille, *Du blocus maritime*, p. 220 ; Boeck, § 693.

sauvegarder des opérations engagées de bonne foi dans l'ignorance des faits qui ont pu surgir inopinément sur des points écartés du globe avec lesquels il n'existe pas de communications régulières et fréquentes, le droit international ait subordonné à l'accomplissement de certaines formalités, à une série d'avertissements préalables, la capture et la confiscation des navires neutres qui, arrivant de la haute mer, se présentent sur la ligne d'un blocus. Mais les mêmes considérations de haute équité ne sauraient être invoquées en faveur des navires qui se trouvent mouillés dans l'intérieur d'une rade au moment où le port est investi par des forces navales ennemies. En effet, le chef du blocus s'étant obligé, comme nous l'avons établi plus haut, à signifier officiellement aux autorités des lieux dont il est chargé d'interdire l'accès, le but et le commencement de ses opérations et à fixer un délai pour la libre sortie des navires chargés ou sur lest, ceux-ci, se trouvant ainsi avertis d'une manière générale de l'existence du blocus, ne peuvent plus alléguer cause d'ignorance et n'ont évidemment pas le droit d'exiger qu'on leur fasse encore à la sortie, dans chaque cas particulier, une signification spéciale semblable à celle qui est de rigueur à l'entrée. Nous devons dire cependant que quelques traités ont sanctionné des règles contraires à cette doctrine. De ce nombre sont la convention signée en 1828 entre le Mexique et les villes Hanséatiques (1), celle de 1836 entre les Etats-Unis et l'ancienne Confédération Pérou-Bolivienne (2), enfin celle de 1843 (3) entre la France et la République de l'Equateur *.

Principes appliqués par les tribunaux français.

§ 2856. Dans toutes les affaires de prises découlant de blocus, notamment au Mexique et dans le Rio de la Plata, les tribunaux français ont mis un soin extrême à appliquer les principes résumés par les stipulations conventionnelles que nous venons de citer.

Affaire de la *Joséphine*.

Ainsi, à l'occasion de la capture de la goëlette nord-américaine la *Joséphine* par la goëlette l'*Eclair*, qui faisait partie de l'escadre française de blocus, le conseil d'Etat, statuant comme conseil des prises le 17 juillet 1843, déclara la prise non valable, parce « qu'il ne suffisait pas que le blocus des côtes de la République Argentine

(1) Martens, *Nouv. suppl.*, t. I, p. 684.
(2) Martens, *Nouv. recueil*, t. XV, p. 113.
(3) De Clercq, t. V, p. 88 ; Martens-Murhard, t. V, p. 402 ; *State papers*, v. XXXIII, p. 683 ; *Bulletin des lois*, 1845, n° 1187.
* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 232, 233 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 341, 342 ; Massé, t. I, §§ 302, 303 ; Heffter, § 156 ; Bluntschli, § 837 ; Fauchille, *Du blocus maritime*, p. 222 ; Boeck, § 695.

eût été notifié par les agents français aux agents des puissances étrangères; qu'il fallait en outre, pour qu'un navire neutre pût être légitimement capturé, que, conformément aux principes du droit maritime français, ledit navire eût été spécialement averti de l'existence et de l'étendue du blocus et que la mention de l'avertissement eût été inscrite sur son rôle d'équipage; que, dans l'espèce, bien qu'il fût constaté au procès-verbal rédigé par le commandant de la goëlette l'*Eclair* qu'avertissement du blocus avait été donné par lui de vive voix la veille de la capture au capitaine de la *Joséphine*, il ne résultait pas de l'instruction que le capitaine eût compris cet avertissement, ou qu'il eût été suppléé à la mention de l'avertissement qui aurait dû être inscrite sur le rôle d'équipage. » De ces faits le conseil d'Etat déduisait que le commandant français n'avait pas eu le droit de capturer la *Joséphine*, à qui cependant avis du blocus avait été donné, mais seulement de vive voix. Les juges n'estimèrent pas un pareil avis suffisant; à leurs yeux, la mention de l'avis sur le livre de bord du navire averti était nécessaire*.

§ 2857. La question de savoir si un blocus peut s'étendre aux villes non fortifiées comme aux places fortes a donné lieu à des débats prolongés entre les publicistes. Étendue du blocus : Places fortes et villes non fortifiées.

Dans le décret de Napoléon Ier, daté du camp impérial de Berlin le 21 novembre 1806 (1), par lequel les Iles Britanniques étaient déclarées en état de blocus, il est dit que le droit de blocus n'est applicable qu'aux places fortes. On lit en effet au premier paragraphe du quatrième considérant : « que l'Angleterre étend aux villes et aux ports de commerce non fortifiés, aux hâvres et aux embouchures des rivières le droit de blocus, qui, d'après la raison et l'usage de tous les peuples policés, n'est applicable qu'aux places fortes, etc. » Décret de Berlin. 1806.

§ 2858. Sous le prestige du grand nom dont elle porte la signature, cette proclamation de principe a servi de base à une doctrine générale, qui compte un certain nombre d'adeptes. Au premier rang, nous devons citer Luchesi-Palli, qui qualifie d'*abus monstrueux* du droit des gens l'acte de déclarer en état de blocus des villes et des ports de commerce non fortifiés, ainsi que des places non *habitées* par l'ennemi ou dans lesquelles ne se trouve aucun bâ- Doctrines soutenues à ce sujet. Luchesi-Palli

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 231, 232.

(1) De Clercq, t. II, p. 194; *State papers*, v. VIII, p. 466; Martens, *Nouv. recueil*, t. I, p. 439.

Cobden. timent de guerre hostile. Cobden a proclamé le même principe dans une lettre qu'il adressa en 1856 au président du tribunal de commerce de Manchester sur les nouvelles règles de droit maritime.

Cette théorie est absolument inadmissible dans les conditions qui caractérisent de nos jours les relations de peuple à peuple. La seule raison que le publiciste italien allègue pour la justifier, c'est que « l'objet du blocus doit être de faire la guerre, mais ne doit jamais tendre à empêcher et à troubler le commerce des neutres. » Ce raisonnement découle d'une appréciation erronée du fait auquel il se rapporte, et manque par conséquent de toute valeur pratique ; il a été d'ailleurs repoussé par presque tous les publicistes *.

Opinion des auteurs : § 2859. La majorité des auteurs sont d'opinion que le droit de blocus peut s'appliquer non seulement aux places et aux ports fortifiés, mais encore aux villes et aux ports de commerce non fortifiés.

Massé. « Il peut être, dit Massé, de l'intérêt des belligérants, pour appuyer leurs opérations militaires et assurer la réussite d'un plan de campagne dont ils ne doivent compte à personne, de bloquer une ville maritime non fortifiée ; et ils sont dès lors en droit de le faire, parce qu'ils attaquent seulement la propriété et le territoire de l'ennemi et que le dommage qu'ils causent accidentellement aux propriétés particulières n'est pas plus un motif de les empêcher d'agir dans ce cas qu'il n'est un motif de leur refuser le droit de bombarder une place forte et d'incendier accidentellement les propriétés particulières qui sont dans son enceinte. Si un belligérant ne pouvait jamais bloquer un port non fortifié, les puissances qui, par l'infériorité de leurs forces navales, seraient exposées à des attaques de ce genre n'auraient qu'à raser leurs côtes et détruire toutes leurs fortifications pour rendre nulle toute espèce de blocus maritime. Conséquence absurde, mais inévitable, qui prouve la fausseté du principe d'après lequel on ne permettrait de bloquer que les ports fortifiés. »

Hautefeuille. Après avoir établi que « d'après le droit primitif, toutes les possessions terrestres de l'ennemi sont soumises à la conquête », que « les bourgs, les villages, les terres, complètement dépourvus

* Cauchy, t. II, pp. 423-425 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 333, 334 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 208 et seq. ; Massé, t. I, § 293 ; Gessner, pp. 195, 196 ; Luchesi-Palli, *Principes*, p. 180 ; Bluntschli, § 828 ; Boeck, §§ 707, 799.

de moyens de défense, peuvent être attaqués et envahis comme les places fortes », Hautefeuille « ne voit aucun motif pour exempter de ces deux accidents les ports de commerce et les plages non fortifiées. » « Au surplus, ajoute-t-il, la loi secondaire est muette sur une distinction si importante : il n'existe aucun traité qui y ait même fait la plus légère allusion. Or il est évident que, si elle existait, les actes solennels, surtout ceux qui dans ces derniers temps ont réglé le droit de blocus avec tant de soin, l'auraient énoncée et même auraient tracé ses règles et ses limites. »

Ortolan.

Cette absence de stipulations spéciales paraît avoir également frappé Ortolan : « Dans la définition du blocus, dit-il, telle qu'elle a été faite par les traités de neutralité armée et par les traités postérieurs à ceux-ci, il n'est fait mention que du blocus d'un port sans distinguer d'ailleurs entre les ports de guerre et les ports de commerce... » Il est d'avis que le mot *port* doit être pris dans son acception la plus générale, comme désignant « toute rade, toute baie, tout enfoncement et tout espace d'eau où des bâtiments, soit de guerre, soit de commerce, peuvent trouver place. »

Westlake.

Westlake distingue entre le blocus d'une place forte et celui d'une place de commerce. « Dans le premier cas, dit-il, le blocus est évidemment une opération militaire, quand même on n'y tirerait ni un coup de canon ni un coup de fusil. Le vaisseau qui essaie de le rompre et sa cargaison peuvent être saisis sans qu'il en résulte aucune atteinte au principe du respect de la propriété privée. » Mais le blocus d'un port de commerce, qui n'a d'autre objet que d'épuiser l'ennemi pour l'amener à faire des concessions n'est pas, d'après Westlake, une opération de guerre. Les raisons qu'on invoque pour justifier cette mesure justifieraient également la prohibition par un belligérant de tout commerce neutre avec l'autre belligérant. Le blocus d'un port de commerce est donc pour Westlake une exception au principe du respect de la propriété privée neutre *.

Limites au blocus de l'embouchure d'une rivière et d'un détroit.

§ 2860. D'après les principes que nous venons d'exposer, le droit de blocus peut s'appliquer aussi à l'embouchure d'une rivière et à un détroit. Ainsi en 1854, pendant la guerre entre la Russie et la Turquie, la France et l'Angleterre, les commandants des flottes de ces deux dernières puissances établirent le blocus des bouches du Danube communiquant avec la mer Noire, dans le

* Massé, t. I, § 293 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 210, 211 ; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 332 ; *Revue de droit int.*, 1875, p. 609.

but d'empêcher le transport de provisions dans les ports russes situés sur ce fleuve ; en conséquence, ils défendirent aux navires de toutes les nations neutres d'entrer dans le fleuve.

Seulement il est une restriction, fondée en équité comme en fait, à l'exercice de ce droit dans les cas pareils. En règle générale, les droits du belligérant sur les lieux qu'il bloque ne vont pas au delà de ceux que son ennemi avait sur les mêmes lieux. Donc, si les neutres ont sur l'endroit bloqué un droit de servitude ou de co-propriété, le bloquant est tenu de respecter ce droit. Le blocus rigoureux de l'embouchure d'une rivière ne peut être établi légalement que lorsque le cours de cette rivière est tout entier dans le pays ennemi ; mais si la rivière conduit à des pays avec lesquels le belligérant n'est pas en guerre, celui-ci ne peut en interdire le passage aux navires neutres en destination pour ce pays. Lorsque les deux rivages de la rivière ou du détroit n'appartiennent pas à l'ennemi, un blocus effectif devient presque impraticable ; car si le bloquant peut empêcher le passage du côté de l'ennemi, il est tenu de le laisser libre de l'autre *.

Cas du navire anglais le *Peterhoff*. 1863.

Jugement de la Cour suprême des États-Unis. 1863.

§ 2861. Cette question est longuement et clairement élucidée par le jugement suivant de la Cour suprême des États-Unis, prononcé en 1866 par le grand juge Chase dans l'affaire du *Peterhoff* :

« Le *Peterhoff* fut pris près de l'île de Saint-Thomas, dans les Antilles, le 25 février 1863, par le vapeur des États-Unis *Vanderbilt*. Il était muni de papiers qui le qualifiaient de vapeur de commerce anglais, expédié de Londres à destination de Matamoros, au Mexique ; mais il fut saisi sans contestation de sa nationalité neutre, sur le soupçon que sa destination réelle était la côte bloquée des États en rébellion et que son chargement se composait en partie de marchandises de contrebande.

« Les preuves enregistrées nous convainquent que le voyage du *Peterhoff* n'était pas simulé. Il était réellement dans le cours d'un voyage de Londres à Matamoros. Sa liste manifeste d'embarquement, son expédition et ses autres papiers de douane, tout constate un voyage projeté d'un port à l'autre, et les témoignages préparatoires corroborent pleinement les preuves émanant des papiers. Nous n'avons pas non plus été à même de rien trouver dans les pièces qui justifient suffisamment la croyance que le chargement

* Massé, t. I, §§ 294-296 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 208, 209 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 332, 333 ; Gessner, pp. 194, 195 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVIII ; Twiss, *War*, § 118 ; Hall, *International law*, p. 628.

eût une autre destination directe. Tous les connaissements indiquent que les marchandises embarquées devaient être débarquées à l'embouchure du Rio-Grande dans des allèges pour être transportées à Matamoros : c'était l'usage ordinaire du commerce.

« Matamoros est situé sur le Rio-Grande, à quarante milles en amont de son embouchure ; or le tirant d'eau du *Peterhoff* ne lui permettait pas d'entrer dans le fleuve. Il ne pouvait donc achever son voyage autrement qu'en débarquant son chargement dans des allèges pour les faire transporter au port de destination. Il est vrai qu'au moyen de ces allèges quelques parties du chargement pouvaient être transportées directement sur la côte bloquée ; mais il n'existe pas de preuve qui nous autorise à dire qu'un tel transport fût projeté par le capitaine ou les armateurs. Nous ne prendrons donc pas en considération la réclamation, suggérée plutôt que formulée au nom du gouvernement, faisant valoir que le navire et le chargement, tous les deux à la fois ou seulement l'un ou l'autre, étaient à destination de la côte bloquée.

« Mais on a prétendu 1° que le commerce avec Matamoros au moment de la capture était rendu illicite par suite du blocus de l'embouchure du Rio-Grande, et qu'en tout cas la destination ultérieure du chargement était le Texas et les autres États en rébellion, destination qu'on ne pouvait atteindre qu'en violation du blocus.

« Nous convenons que relativement à la responsabilité pour violation du blocus, le navire et le chargement doivent partager le même sort. Les propriétaires du *Peterhoff* étaient aussi propriétaires d'une partie du chargement ; l'entreprise était commune ; la destination du chargement, la destination ultérieure aussi bien que la destination directe, étaient connues des armateurs du navire, et le voyage était entrepris dans le but de seconder les affaires des armateurs. Il n'y a dans ce cas, comme dans celui du *Springbock*, rien qui permette d'établir une distinction entre la responsabilité du navire et celle des marchandises qu'il transportait.

« Nous allons donc examiner si l'embouchure du Rio-Grande était de fait comprise dans le blocus de la côte rebelle.

« Il faut d'abord poser en principe que le blocus de papier ou par interprétation n'est pas admis par le droit des gens. Lorsque des blocus de ce genre ont été tentés par d'autres nations, les Etats-Unis ont toujours protesté et en ont nié la validité. L'illégalité en est aujourd'hui reconnue de toutes parts. Cela a été solennellement proclamé dans la déclaration de Paris de 1856, à laquelle la plupart

des nations civilisées ont adhéré, et ce principe n'est nulle part reconnu plus complètement que dans notre pays, quoique nous n'ayons point pris part à cette déclaration.

« Quel était donc le blocus des Etats rebelles ? La proclamation du président du 19 avril 1862 déclarait l'intention du gouvernement « d'établir un blocus des ports de ces Etats en postant des forces suffisantes pour empêcher l'entrée et la sortie des navires ». Et, pour expliquer cette proclamation, les gouvernements étrangers étaient informés « qu'on avait l'intention de bloquer toute la côte depuis la baie de Chesapeake jusqu'au Rio-Grande. »

En déterminant la question de savoir si ce blocus était destiné à comprendre l'embouchure du Rio-Grande, le traité avec le Mexique relativement à ce fleuve doit être pris en considération. Il est stipulé à l'article 5 que la ligne frontière entre les Etats-Unis et le Mexique doit commencer dans le golfe à trois lieues de la terre en face de l'embouchure du Rio-Grande et suivre dans la direction du nord le milieu du fleuve. Il est de plus stipulé à l'article 7 que la navigation du fleuve doit être libre et commune aux citoyens des deux pays, sans interruption de la part de l'un d'eux sans le consentement de l'autre, fût-ce même dans le but d'améliorer la navigation.

L'embouchure du Rio-Grande est par conséquent, pour la moitié de sa largeur, sur le territoire mexicain ; et au point de vue de la navigation, il est tout aussi mexicain qu'américain. Il est donc clair qu'il ne faudrait rien de moins qu'une déclaration expresse de l'exécutif pour nous autoriser à attribuer au gouvernement une intention de bloquer ce fleuve en temps de paix entre les deux républiques.

On suppose qu'une telle déclaration est contenue dans la proclamation du président du 18 février 1864, laquelle rappelle que le port de Brownsville avait été bloqué, mais déclare le relâchement du blocus. On donne pour raison que Brownsville est situé sur la rive texienne du Rio-Grande vis-à-vis de Matamoros, et que le rappel dans la proclamation du fait que Brownsville avait été bloqué doit donc être regardé comme équivalant à l'assertion que l'embouchure du Rio-Grande était comprise dans le blocus de la côte. Il serait difficile d'éviter cette conclusion, si Brownsville pouvait être bloqué seulement par le blocus du fleuve ; mais cette ville peut être bloquée aussi par le blocus du port de Brazos-Santiago et de la Boca-Chica, qui étaient sans conteste compris dans le blocus de la côte. A la vérité, jusqu'à un an avant la proclamation, le port d'entrée pour le

district n'était pas Brownsville, mais Point-Isabel, qui à proprement parler en est le port, et dans la pratique habituelle les marchandises destinées à Brownsville étaient débarquées à Point-Isabel, d'où on les transportait par terre sur un court parcours à leur destination.

Précédents judiciaires. Cas de la *Frau Ilsabe*. 1799.

§ 2862. Nous ne connaissons pas de précédents judiciaires qui justifient l'extension des blocus par interprétation, tandis qu'il existe des précédents d'une grande autorité dans le sens contraire. Nous allons en citer un.

« La *Frau Ilsabe* avec son chargement fut capturée en 1799 comme ayant violé le blocus de la Hollande par l'Angleterre. Le voyage était indiqué de Hambourg à Anvers, et, naturellement dans sa dernière partie, en amont de l'Escaut. On demanda la condamnation du chargement en faisant valoir que l'Escaut était bloqué par le blocus de la Hollande. Mais Sir W. Scott dit : « Anvers ne fait certainement pas partie de la Hollande ; quant à l'Escaut, il n'est pas situé sur le territoire hollandais : c'est plutôt un fleuve formant une frontière commune et séparant la Hollande du pays contigu. » Ce cas est d'autant plus remarquable qu'Anvers est sur la rive droite du fleuve, ainsi que tout le territoire de la Hollande ; et, quoique aucune partie de ce dernier pays ne fit partie de la Flandre, qui était alors, en même temps que la Hollande, unie à la France dans une guerre contre l'Angleterre, Sir William Scott admettait qu'il « eût été aussi juste que légitime de bloquer le port de la Flandre aussi bien que ceux de la Hollande », et qu'il était possible que l'Escaut eût été compris dans le blocus, mais le même juge ne voulait pas, en l'absence d'une déclaration expresse, soutenir qu'il l'était nécessairement. Ce cas paraît être concluant.

« Donc, en l'absence d'une déclaration expresse à cet effet, il est impossible de dire que le gouvernement avait eu l'intention de bloquer l'embouchure du Rio-Grande. Et nous sommes d'autant moins inclinés à le dire que nous ne connaissons aucun cas où un belligérant ait tenté de bloquer l'embouchure d'un fleuve ou l'entrée d'un port occupé d'un côté par des neutres, ni aucun cas ou un blocus de ce genre ait été reconnu comme valable par un tribunal jugeant conformément au droit des gens.

Cas de la *Maria*. 1805.

§ 2863. « Le seul cas qui prête un appui, apparent du moins, à une pareille doctrine, c'est celui de la *Maria*, jugé par Sir W. Scott en 1805. Le chargement en litige avait été transporté de Brême par le Weser à Varel, près de l'embouchure de l'Iahde, et

là transbordé pour l'Amérique. L'embouchure du Weser était alors bloquée, et Sir W. Scott soutint que le commerce de Brême, quoique neutre, ne pouvait se faire par le Weser : c'était, il le reconnaissait, un grave inconvénient pour la ville neutre, qui n'avait pas d'autre débouché sur la mer ; mais cela dépendait de sa position et de l'état de guerre. Il arriva dans ce cas qu'un relâchement du blocus en faveur de Brême autorisa la restitution des marchandises saisies ; autrement il n'est pas douteux que le chargement n'eût été condamné, quoique avec répugnance.

« Mais c'est une erreur de supposer que ce cas puisse servir d'autorité pour justifier un blocus américain du Rio-Grande affectant le commerce de Matamoros. L'avocat, dans l'affaire de la *Maria*, s'était trompé en se figurant qu'une seule des rives du Weser était bloquée par les Français et que Brême était située sur l'autre. Ce cas serait concluant, si les deux rives du Rio-Grande avaient été occupées par les rebelles.

Cas du *Zelden Rust*

§ 2864. « Le cas du *Zelden Rust*, cité à la barre, est encore moins applicable au procès. Il ne s'agissait pas du tout d'une violation de blocus, mais d'un transport de contrebande dépendant de la destination. Le *Zelden Rust*, navire neutre, était entré dans la baie ou rivière de Bétancos, sur l'une des rives de laquelle est situé Ferrol et sur l'autre la Corogne. L'avocat avait émis la supposition que Ferrol était un port belligérant et la Corogne un port neutre, tandis que l'un et l'autre étaient des ports belligérants ; or le chargement fut condamné, parce que sa destination réelle ou probable était Ferrol, qui était un port d'équipement naval, quoique sa destination nominale fût la Corogne, qui était également un port d'équipement naval, mais moins important que Ferrol ; cependant ni la baie ou la rivière, ni l'une ou l'autre des villes n'étaient bloquées.

Conclusion : La Cour suprême dans l'affaire du *Peterhoff*.

« Il est inutile d'examiner les autres cas mentionnés par l'avocat. Il suffit de dire qu'aucun n'appuie la doctrine qu'un belligérant puisse bloquer l'embouchure d'une rivière occupée sur une de ses rives par des neutres ayant des droits complets de navigation.

« Nous n'hésitons donc pas à soutenir que l'embouchure du Rio-Grande n'était pas comprise dans le blocus des ports des Etats rebelles et que le commerce neutre avec Matamoros, excepté pour la contrebande, était entièrement libre. »

Peut-on bloquer tout une étendue de côtes ?

§ 2865. Nous allons examiner maintenant si l'on peut bloquer non pas seulement un point isolé, déterminé, mais tout une étendue de côtes ennemies ; si le blocus peut s'étendre à la fois à tous

les ports, à toutes les villes, à tous les territoires de l'ennemi. Cette question a donné lieu à des débats prolongés, qui avaient leur origine dans la diversité des aspects sous lesquels on l'a envisagée.

Si, rigoureusement parlant, le droit qu'a le belligérant de nuire à son adversaire n'est pas contestable, les droits des neutres ne sont pas moins dignes de respect, et, suivant le point de vue auquel on se place, on peut arriver à des conclusions diamétralement opposées. En effet, posée exclusivement sur le terrain des droits du belligérant et des exigences stratégiques, la question pourrait conduire de déduction en déduction à justifier le célèbre blocus continental ; tandis que si l'on se préoccupe de préférence de l'intérêt des neutres, nous avons vu combien laisse à désirer la doctrine restrictive professée par Luchesi-Palli*.

§ 2866. Comme on doit s'y attendre, les publicistes anglais n'admettent point d'autre limite à l'étendue des côtes à laquelle le blocus puisse s'appliquer que la limite naturelle de forces suffisantes pour maintenir le blocus réel et effectif; mais on sait ce que les auteurs anglais, d'accord en cela avec leur gouvernement, entendent par *forces suffisantes*, par lesquelles ils comprennent notamment de simples croisières. Opinion des publicistes :

Les publicistes français sont plus rigoureux : ils reconnaissent, il est vrai, le droit d'étendre le blocus autant qu'on le veut, mais à condition de le maintenir à l'aide de vaisseaux de guerre stationnés en permanence et en nombre suffisant.

Hautefeuille pose en principe que « tous les lieux possédés à titre de souveraineté par un belligérant, tous les lieux susceptibles d'être conquis par l'ennemi peuvent être soumis au blocus » ; de sorte que « un peuple, dont les forces navales seraient assez considérables pour entourer les côtes ennemies d'un cercle de bâtiments de guerre assez rapprochés pour que le feu de leur artillerie se croisât, pourrait, en exécutant réellement cet investissement, soumettre au blocus tous les rivages de son adversaire. » Hautefeuille.

Aux yeux d'Ortolan, « rien ne s'oppose à la légitimité du blocus effectif d'une grande étendue de côtes ennemies, si la puissance bloquante est réellement maîtresse de la mer territoriale environnante, si, au moyen d'un nombre suffisant de croiseurs, elle a réellement Ortolan.

* Cauchy, t. II, pp. 424, 425; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 332; Massé, t. I, § 297 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 208 et seq.; Gessner, p. 195; Twiss, *War*, § 217 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVIII ; Fauchille, *Blocus maritime*, p. 182.

la possibilité d'écarter de la côte tout navire qui tenterait d'y aborder. »

Massé. Massé ne voit aucune raison de refuser aux belligérants d'établir le blocus sur tout une étendue de côtes, « en supposant ce blocus établi d'une manière exacte et réelle ». « Celui qui a le droit de bloquer un port, dit-il, a le droit d'en bloquer vingt, si le besoin de l'attaque ou de la défense rend l'emploi de ce moyen nécessaire... Mais ce blocus pour être efficace doit être tout aussi réel que celui d'un seul port, c'est-à-dire que tout le rivage bloqué doit être réellement occupé par des forces maritimes permanentes et occupant à la fois tous les points défendus, de manière qu'il y ait en même temps et sur tous les points impossibilité de passer sans danger d'être pris... ». « Il est évident, ajoute-t-il plus loin, que l'envoi de croiseurs dans les mers voisines d'une côte alors qu'il n'y a aucunes forces permanentes à portée des côtes comprises dans la déclaration de blocus ne peut constituer qu'un blocus n'ayant aucune réalité, un blocus sur le papier... »

On peut donc regarder comme purement théorique la doctrine que nous venons d'exposer ; car il n'a pas encore été démontré qu'aucune puissance ait les moyens nécessaires pour la mettre en pratique. Aussi Gessner, considère-t-il comme superflu, sinon dangereux même, de proclamer en théorie un pareil droit, et il se croit « autorisé à mettre en doute ou du moins à passer sous silence la légitimité d'un blocus mis sur une côte entière, jusqu'à ce que l'expérience ait démontré qu'un tel blocus est réellement possible. »

Gessner.

Fauchille. Fauchille n'est pas du même avis. Il pense que si dans l'état actuel des choses la plus grande puissance maritime de l'univers, l'Angleterre, n'a pas assez de vaisseaux pour bloquer tout le littoral d'un grand Etat, elle en a suffisamment pour isoler complètement un Etat dont le territoire maritime serait peu étendu.

« Le blocus étant, dit-il, un moyen de réduire son adversaire par la famine, il va de soi que ce but sera atteint d'autant mieux que le blocus sera plus étendu. L'investissement d'une côte est donc conforme à l'idée même du blocus.

« Mais un blocus n'est légitime qu'autant qu'il est effectif, c'est-à-dire maintenu par un nombre suffisant de vaisseaux pour intercepter toute communication avec un lieu bloqué. Le blocus de tout une côte étant un blocus au même titre que le blocus d'un port déterminé, il faut par suite le soumettre à ce principe et ne l'auto-

riser qu'autant qu'il sera effectif, dans le sens que nous avons donné à ce mot*. »

Cas de blocus étendus. 1806.

Blocus anglais des côtes de France.

§ 2867. Voici quelques exemples saillants de la manière dont les choses se sont passées dans la pratique. En 1806, le gouvernement anglais déclara bloqués les ports du continent européen, depuis Brest jusqu'à l'Elbe. Dans une note circulaire adressée le 16 mai aux ministres des gouvernements neutres résidant à Londres, M. Fox, secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères, annonçait « que la prise en considération de la nouvelle méthode adoptée par l'ennemi pour l'interruption du commerce anglais avait déterminé le gouvernement anglais à ordonner de mettre en état de blocus toutes les côtes, toutes les rivières et tous les ports à partir do l'Elbe jusqu'à Brest inclusivement, qu'en conséquence ces rivières et ces ports devaient être considérés comme réellement bloqués. » Toutefois, le ministre anglais déclara que le blocus ne serait notifié aux gouvernements étrangers qu'après que les mesures nécessaires pour le rendre effectif auraient été prises, et que le blocus serait maintenu par des forces suffisantes pour rendre manifestement dangereuse l'entrée dans les ports sur la ligne de côtes comprise dans les limites bloquées. A cette occasion, Sir Travers Twiss fait observer que, si l'on admet comme fait que ces conditions aient été remplies, il ne peut être douteux que la légitimité du blocus n'ait été en rien affectée par la grande étendue de côtes sur laquelle il était maintenu ; cet accomplissement des conditions nécessaires pour l'efficacité du blocus est précisément le point à éclaircir.

Blocus des côtes du Mexique par les Etats-Unis. 1846.

Pendant la guerre entre les Etats-Unis et le Mexique en 1846, tous les ports, tous les hâvres, toutes les baies, toutes les passes, sur la côte occidentale du Mexique au sud de San Diego, furent déclarés par le commodore Stockton en état de blocus. Le gouvernement anglais objecta qu'une pareille manière d'agir n'équivalait guère qu'à un blocus sur le papier. Le cabinet de Washington, tout en soutenant son droit de maintenir un blocus si étendu, déclara néanmoins qu'aucun des ports de la côte occidentale compris dans la notification générale du commodore Stockton ne serait regardé comme bloqué qu'à moins qu'il n'y ait des forces suffisantes pour en empêcher l'accès, que ces forces soient actuellement présentes ou repoussées temporairement de cette présence actuelle par un gros temps avec intention de retour.

* Fauchille, pp. 162 et seq.

Blocus des ports russes de la Baltique par la France et l'Angleterre. 1854.

Pendant la guerre déclarée le 28 mars 1854 à la Russie par les trois puissances alliées, l'Angleterre, la France et la Turquie, les flottes réunies de la France et de l'Angleterre établirent le blocus de tous les ports russes de la Baltique et des golfes de Finlande et de Bothnie.

Blocus par les Etats-Unis du littoral des Etats Confédérés. 1861.

De même, dans la guerre soutenue par le gouvernement des Etats-Unis contre les Etats qui en 1861 s'étaient détachés de l'Union fédérale pour former une confédération d'Etats sous le nom d'*Etats Confédérés d'Amérique*, le gouvernement des Etats-Unis établit le blocus de tous les bords du littoral maritime des Etats Confédérés, et ce blocus fut mis en vigueur contre tous les navires neutres qui s'approchaient de ce littoral, et cela avec la même rigueur qu'on a droit d'appliquer, d'après le droit des gens, au blocus d'un port isolé.

Résumé.

En présence de ces faits et de ces opinions diverses, nous croyons qu'on doit s'en tenir à la réalité des choses ; or, ainsi que nous avons eu et aurons encore l'occasion de le signaler incidemment dans cette étude du droit de blocus, les faits, l'histoire, le silence même des traités spéciaux semblent concourir à consacrer le caractère limité du blocus *.

Un Etat est-il en droit de déclarer le blocus de ses propres ports?

§ 2868. Un Etat est-il en droit d'opérer le blocus de ses propres ports de guerre ou de commerce? La question s'est posée pendant la guerre de 1870 à 1871 à propos des deux belligérants.

Au commencement de cette guerre, le commandant de la station navale de la Baltique rendit une ordonnance décrétant la fermeture du port de Kiel. Peu de temps après, le 28 septembre 1870, cette mesure fut abandonnée et l'on se contenta de quelques restrictions mises à la liberté d'entrer dans le port.

De son côté, le gouvernement de la Défense nationale déclara, le 13 septembre 1870, en état de blocus les ports de Rouen, Dieppe et Fécamp qui étaient occupés par les troupes allemandes. Le blocus devait être successivement étendu à tous les ports qu'occuperait l'ennemi. Le but de cette mesure était d'empêcher les Allemands de se ravitailler ou de faire venir des renforts de troupes par mer. On empêchait aussi que les navires français mouillant dans le port et devenus la propriété de l'ennemi ne fussent vendus par lui ou employés aux usages de la guerre.

Au reste, la population française souffrant aussi de ce blocus, le

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 208 et seq.; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 332; Massé, t. I, § 297; Gessner, p. 195; Twiss, *War*, § 117.

gouvernement décréta, vu la rigueur de l'hiver et le manque de moyens de chauffage, par ordonnance du 9 janvier, qu'une exception serait faite à la fermeture de ces ports en faveur des arrivages de charbon.

Opinion des publicistes : Perels.

§ 2869. Comme Perels et Fauchille, nous admettons la légitimité de blocus établis dans de telles circonstances. Perels voit dans la fermeture de ports opérée par l'Etat même auquel ils appartiennent une mesure licite mais d'une tout autre nature que le blocus. Elle a le caractère d'un embargo général, consistant dans le fait de retenir au port les navires neutres et tous les autres; ou bien elle a pour but, en vue de certaines opérations de guerre, d'empêcher qu'aucun navire neutre n'entre dans le port ou n'en sorte.

Fauchille.

Fauchille estime que, quoiqu'une puissance ne puisse bloquer ses propres ports en vertu du droit de souveraineté qui lui appartient sur son territoire, le gouvernement français était fondé à agir comme il l'a fait car il avait perdu tout droit d'action sur les ports en question qui étaient devenus de fait des villes prussiennes et sur lesquelles l'ennemi avait réuni en ses mains tous les pouvoirs d'un souverain.

Cette dernière considération nous semble d'une vérité évidente : l'occupation donnant temporairement au vainqueur tous les droits de souveraineté sur un port conquis, le belligérant dépossédé est en droit d'agir contre ce port au même titre que contre tous ceux du territoire de son ennemi *.

Cessation du blocus.

§ 2870. Comme le blocus n'existe qu'autant qu'il est effectif, il cesse conséquemment du moment qu'il ne l'est plus; en d'autres termes, le blocus commence avec l'investissement de la place bloquée, dure tout le temps que cet investissement est maintenu, et cesse avec lui.

Mais ici se présente cette question : quand et comment l'investissement ou le blocus, qui en est la conséquence, commence et cesse-t-il d'être effectif ? L'investissement commence du moment où devant la place bloquée des vaisseaux de guerre sont stationnés en assez grand nombre pour empêcher toute communication ; il cesse du moment où ces vaisseaux abandonnent la station ou n'y sont plus en force suffisante **.

* Fauchille, pp. 162 et seq.; Perels, § 62, pp. 310 et seq.; Dahn, *Annales pour l'armée et la marine allemandes*, t. V, pp. 121, 122.

** Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 212-214; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, p. 378 ; Gessner, p. 191 ; Heffter, § 155 ; Bluntschli, § 833 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 294 et seq.; Duer, v. I, lect. 7, §§ 25 et seq.

Effets de l'absence temporaire des forces bloquantes.

§ 2871. L'éloignement des forces bloquantes peut être ou temporaire ou définitif. Dans ce dernier cas, la question se tranche d'elle-même, car il est évident que le blocus cesse de fait; mais dans le premier, la solution n'est ni aussi simple ni aussi facile.

Les opinions sont diversement partagées à cet égard : certains auteurs admettent que le blocus n'est pas levé par le seul fait que les navires chargés de le maintenir sont momentanément dispersés; selon eux, les neutres sont libres, il est vrai, de profiter de ce moment pour entrer dans le port bloqué ou en sortir; mais si le blocus est rétabli dans un bref délai, il n'y a pas un nouveau blocus : c'est la continuation de l'ancien, qui n'avait pas cessé d'exister. D'autres publicistes n'admettent aucune exception à la règle qui fait consister la réalité du blocus dans la présence des forces bloquantes : pour eux, l'éloignement de ces forces, quelles qu'en soit la durée et la cause, suffit pour faire cesser le blocus; et s'il est repris plus tard ou immédiatement, il y a nouveau blocus.

Ces divergences tiennent à l'appréciation des diverses causes qui peuvent éloigner les forces bloquantes de leur poste, mais principalement au point de vue théorique sous lequel chaque auteur envisage le droit de blocus *.

Opinion des publicistes : Hautefeuille.

§ 2872. « Le blocus, dit Hautefeuille, commence avec l'investissement ; peu importe que les neutres ignorent le fait; si un de leurs bâtiments se présente pour entrer dans le port bloqué, le belligérant a le droit de lui défendre de traverser sa conquête et de lui appliquer la loi qu'il lui a plu de promulguer, s'il persiste à vouloir entrer dans ses domaines. Dès que les bâtiments chargés de conserver la conquête se sont éloignés et ont abandonné la partie du territoire ennemi dont ils s'étaient emparés, cette partie retourne à son premier possesseur; la mer libre, s'ils stationnaient hors de la portée du canon, comme cela arrive le plus souvent, recouvre sa liberté. »

Abondant dans les mêmes idées, il s'exprime ainsi dans un autre de ses ouvrages : « Pour qu'il y ait blocus, il faut non seulement

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 213, 214 ; Hautefeuille, *Questions*, pp. 35, 36; Pistoye et Duverdy, t. I, p. 378; Ortolan, *Règles*, t. II, liv. III, ch. IX ; Bluntschli, § 834 ; Fiore, t. II, pp. 456, 457 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 28; Phillimore, *Com.*, v. III, § 294 ; Twiss, *War*, § 103 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 147, 148 ; Duer, v. I, lect. 7, §§ 27, 28 ; Wildman, v. II, pp. 181, 182 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5 ; Riquelme, liv. I, tit. 2, cap. XVIII ; Fauchille, p. 149 ; Bulmerincq, *Rapport*, 3e part., p. 375.

qu'il y ait conquête de la mer territoriale, mais encore que cette conquête existe actuellement, parce que c'est elle qui seule donne à l'attaquant la souveraineté de cette partie des eaux privées et par conséquent le pouvoir de dicter des lois et de les exécuter à l'égard des étrangers. Du moment où le conquérant cesse de tenir les lieux sous le feu de ses canons, sous sa puissance, ces lieux retournent immédiatement dans le domaine de leur premier souverain, de la même manière que dans le cas d'invasion terrestre l'autorité de l'envahisseur existe sur le terrain par lui occupé, mais s'évanouit dès qu'il se retire.

« La conquête et l'occupation actuelle sont donc les éléments constitutifs du blocus; lorsqu'ils sont réunis, on a le blocus effectif. Toutes les nations navigantes, une seule, l'Angleterre, exceptée, ont reconnu ce principe depuis longtemps; toutes l'ont inscrit dans leurs traités solennels. Enfin l'Angleterre l'a proclamé, elle aussi, dans le plus solennel de tous les traités sur cette matière, puisqu'il a reçu l'adhésion de tous les peuples du monde, dans la déclaration du 16 avril 1856 (1): cet acte dit que « les blocus pour être obligatoires doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par des forces suffisantes pour empêcher réellement l'accès du rivage ennemi. »

« Mais, par cela même que le blocus est une conquête et une occupation permanente, un fait matériel, en un mot, il cesse dès que ce fait n'existe plus, dès que les bâtiments de guerre chargés de l'occupation s'éloignent pour quelque cause que ce soit, volontaire ou involontaire. Les vents, une tempête, les maladies, le manque de vivres, les forces de la nation attaquée ont contraint le bloquant de s'éloigner; l'occupation a pris fin, la conquête n'existe plus, il n'y a plus de blocus, la mer territoriale est retournée à son premier souverain, qui seul peut désormais y exercer sa juridiction. Tous ceux auxquels il veut bien permettre l'entrée et le séjour sur ces eaux peuvent accepter cette permission. Sans doute le belligérant, repoussé par les vents ou par la force peut revenir, se remparer de la mer ennemie, recommencer l'occupation et par conséquent le blocus; mais, c'est un blocus nouveau, et alors même que l'interruption n'aurait duré que quelques jours, quelques heures, comme cela est arrivé à Galveston et surtout à Charleston, la mer a

(1) De Clercq, t. VII, p. 91 ; *Savoie*, t. VIII, p. 405 ; Martens-Samwer, t. II, p. 791 ; *Archives dipl.*, 1862, t. I, p. 146 ; *Bulletin des lois*, 1856, n° 381; Lesur, 1856, app., p. 19.

été libre, légitimement libre pendant le temps de l'interruption, comme si elle n'avait jamais été conquise auparavant et comme si elle ne devait jamais l'être plus tard. »

Pistoye et Duverdy. Pistoye et Duverdy inclinent aussi vers cette manière de voir : ils déclarent « qu'une notification n'est pas nécessaire pour que le blocus prenne fin ; c'est le fait matériel de la présence ou de l'absence des forces bloquantes qui détermine si le blocus existe ou s'il a cessé d'exister. »

Ortolan. « Il est bien vrai, dit Ortolan, que si le mauvais temps a forcé l'escadre bloquante à s'éloigner momentanément et à discontinuer l'investissement, le blocus n'est pas levé définitivement, de telle sorte que, lorsque cette escadre revient prendre sa croisière, il soit nécessaire de faire une nouvelle notification ; mais il est certain que cet éloignement, bien que forcé, interrompt de fait le blocus, et que si un navire neutre arrive dans l'intervalle et parvient à entrer dans le port, il peut dire qu'il n'est pas coupable et prétexter l'ignorance du blocus actuel, puisqu'il a trouvé l'entrée entièrement libre. »

Twiss. La jurisprudence anglaise est contraire à cette doctrine. Outre qu'elle admet comme fondée la présomption de la continuité du blocus jusqu'à ce que la levée en soit officiellement notifiée, elle soutient que le blocus ne saurait être regardé comme interrompu lorsqu'un accident fortuit a contraint les navires à abandonner leur position. Suivant Twiss, l'absence accidentelle d'une escadre bloquante de sa croisière par suite de gros temps n'a jamais été jugée comme entraînant une interruption légal d'un blocus effectif.

Sir W. Scott. Sir William Scott soutient que « lorsqu'une escadre bloquante est repoussée par des accidents de temps, qui ont dû naturellement entrer dans les prévisions du belligérant qui impose le blocus, il n'y a pas lieu de supposer que cette circonstance crée un changement de système, attendu qu'on ne pourrait compter sur la continuation d'aucun blocus pendant plusieurs mois sans être exposé à de telles interruptions temporaires. »

Bello. Bello semble accepter cette pratique, car il dit : « L'absence accidentelle de l'escadre bloquante par suite de tempête ne doit point être considérée comme une interruption du blocus, de sorte que le neutre qui chercherait à profiter de la circonstance pour s'introduire dans le port bloqué se rendrait coupable d'une tentative frauduleuse. Mais si le service de l'escadre était fait avec négligence, si la surveillance venait à manquer ou si les croiseurs en plus ou en moins grand nombre étaient momentanément rappelés pour être

employés à une autre mission et de manière à rendre insuffisantes les forces restées au mouillage, l'interruption, n'eût-elle qu'une très courte durée, suspendrait en réalité le blocus. »

« Il serait inutile pour les gouvernements », disait Sir W. Scott, à propos de l'affaire du navire la *Jung Frau Maria Schrœder*, « de décréter le blocus, si ceux qui sont chargés de les maintenir négligeaient leurs devoirs; car il en résulterait les plus graves inconvénients. Que le bruit se répande, par exemple, qu'un blocus a été levé, aussitôt les spéculateurs voudront mettre la nouvelle à profit, la propriété des imprudents tombera dans le piège, et l'honneur même des belligérants se trouvera compromis. Toutes les fois que le blocus est volontairement suspendu ou que la présence d'une force ennemie oblige à le lever, on doit le considérer comme terminé, et il faut un nouvel avis pour qu'il produise de nouveau ses effets. » Telle est généralement l'opinion soutenue par Phillimore, Wildman et Wheaton. **Sir W. Scott. Phillimore. Wildman. Wheaton.**

Riquelme admet que la nation qui a recours au blocus doit être comme étant en possession du lieu et comme substituant sa souveraineté à celle qu'y exerçait le maître du territoire. Partant de cette base, il ne pouvait évidemment prêter son appui aux règles que nous venons d'analyser; aussi, tout en reconnaissant qu'une tempête puisse entraîner la levée d'un blocus, il exige pour cela que l'escadre chargée de le maintenir se soit éloignée à une distance telle qu'on ait perdu de vue tous les bâtiments dont elle se compose. **Riquelme.**

L'opinion de Halleck sur cette question n'est pas bien arrêtée. Cet auteur dit, il est vrai, que l'absence accidentelle, quand elle est de courte durée, ne produit pas les effets que lui attribuent d'autres auteurs, et il soutient que si l'escadre, par suite de tempête ou d'autre fortune de mer, a souffert des avaries qui l'ont contrainte de s'éloigner, le blocus doit être considéré comme étant levé, ainsi que cela aurait lieu si elle avait été délogée de ses positions par une escadre ennemie. Il fait en outre observer que certains ports sont exposés à des tempêtes périodiques, qui mettent les navires chargés de les bloquer dans l'obligation de se réfugier ailleurs et de laisser ainsi le blocus en suspens. **Halleck.**

Suivant Fauchille enfin, le blocus n'est valable que tant qu'il reste effectif. Le droit disparaît, dès que le fait cesse lui-même d'exister. L'éloignement, même temporaire, de l'escadre bloquante, supprime donc le blocus *. **Fauchille.**

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 213, 214; Hautefeuille, *Questions*, pp. 35, 36; Pistoye et Duverdy, t. I, p. 378; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 344;

Lorsque l'escadre bloquante est délogée de son mouillage par l'escadre ennemie.

§ 2873. Nous allons maintenant examiner les résultats qui se produisent lorsque l'escadre qui maintient le blocus vient à être délogée de son mouillage par une escadre ennemie. Il est évident qu'un semblable fait a pour conséquence immédiate et directe, non plus une simple suspension, mais la cessation entière, la fin du blocus, et que l'investissement, rétabli par les mêmes forces navales ou par d'autres appartenant à la même nation, doit être considéré comme un blocus nouveau et non comme la suite du précédent. Un événement de ce genre entraîne un changement radical dans le caractère de la guerre. La puissance qui attaque peut diriger ses forces vers un autre point, changer ses plans stratégiques, modifier, en un mot, l'ensemble de ses opérations. Qui ne voit qu'au milieu de l'incertitude que font naître ces diverses suppositions, les neutres peuvent de bonne foi et logiquement être conduits à penser que le port dont il s'agit jouit de nouveau de la pleine et entière liberté de reprendre ses opérations commerciales, sans être obligés de prévoir ou de présumer que le blocus puisse être rétabli ? En pareil cas, ni la notification diplomatique, ni la notoriété du fait de la mise en état de blocus, ni même une notification individuelle ne sauraient avoir pour effet d'empêcher la communication des neutres avec le lieu bloqué.

Affaire du *Hoffnung*. 1805.

§ 2874. La jurisprudence anglaise elle-même s'est prononcée dans ce sens. Dans un jugement qu'il a rendu en 1805 (affaire du *Hoffnung*), Sir William Scott, président la haute Cour d'amirauté, s'exprime ainsi : « Lorsque l'escadre bloquante a été repoussée par des forces supérieures, il peut survenir une nouvelle série d'événements qui peuvent aboutir à une disposition très différente de forces bloquantes et faire naître une suite très différentes de présomptions en faveur de la liberté ordinaire des spéculations commerciales. En pareil cas, le commerçant neutre n'est pas obligé de prévoir ou de conjecturer que le blocus sera repris. Conséquemment, si le blocus doit être renouvelé, il faut recourir de nouveau aux mesures d'usage, sans égard à l'état précédent des faits, lesquels ont été effectivement interrompus. »

Précédents historiques :

§ 2875. L'équité voudrait sans doute qu'il en fût toujours ainsi ; mais les Etats-Unis, lors de la guerre de sécession, ont montré, à l'occasion du blocus des côtes du Texas et de la Caroline du Sud,

Twiss, *War*, § 103 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 294 ; Wildman, v. II, pp. 181, 182 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 28 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVIII ; Halleck, ch. XXIII, § 5 ; Robinson, *Adm. reports*, v. III, p. 155 ; Fauchille, p. 161.

qu'ils n'étaient pas disposés à mettre ces règles en pratique. Ainsi, le 31 janvier 1863, les navires confédérés ayant attaqué l'escadre fédérale chargée de bloquer Charleston et l'ayant forcée à se retirer, les autorités locales notifièrent aux consuls étrangers la cessation du blocus. L'agent d'Angleterre, s'étant alors rendu avec le vapeur *Petrel* jusqu'à une distance de cinq milles au delà de l'ancienne ligne d'investissement, constata qu'il n'y existait aucun navire ennemi ; mais dès le lendemain une nouvelle escadre fédérale, composée de vingt bâtiments, se présenta pour reconstituer le blocus. Guerre de sécession aux Etats-Unis. 1863.

Les mêmes faits se produisirent à Galveston, avec cette différence que les forces bloquantes tardèrent dix jours avant de reprendre leurs positions.

§ 2876. Les journaux des deux parties adverses engagèrent à ce sujet un débat très vif : ceux des Confédérés prétendirent que l'investissement ne pouvait pas recommencer sans une nouvelle notification diplomatique, et que même entre cette notification et le blocus il devait s'écouler un intervalle de soixante jours ; à ces exigences, les journaux du Nord répondirent que le blocus notifié au mois de janvier n'avait pas cessé d'exister, malgré la dispersion essuyée par l'escadre fédérale et l'absence momentanée de ses croiseurs. Polémique soutenue dans la presse.

Le publiciste américain Dana, qui a si savamment commenté les ouvrages de Wheaton, a pris soin de réfuter ce qu'il y a d'extrême dans cette dernière doctrine, en adhérant sans réserve aux déclarations faites par Lord Russell dans une dépêche qu'il adressait le 10 février 1863 à M. Mason, agent des Confédérés à Londres. « On ne saurait douter, disait le chef du *Foreign office* anglais, que le blocus ne continue de subsister légalement quand le mauvais temps seul impose à l'escadre bloquante un éloignement momentané : c'est là un accident fortuit, qui n'entraîne ni la suspension ni la levée du blocus. Ce double résultat se produit, au contraire, de plein droit lorsque la dispersion des bâtiments bloquants est causée par l'action d'une force navale supérieure, et pour rétablir le blocus il faut de toute nécessité un nouvel avertissement *. » Dana.

* Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 28; Hautefeuille, *Quæst.*, pp. 33 et seq.; Gessner, pp. 191, 192 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 345-347 ; Heffter, § 155 ; Bluntschli, § 833 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 294 ; Twiss, *War*, § 103 ; Duer, v. I, lect. 7, § 29 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 147 ; Halleck, ch. XXIII, § 11 ; Wildman, v. II, pp. 182, 183 ; Manning, p. 324, note 1 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVIII ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 233 ; Jacobsen, *Seerecht*, p. 683 ; Robinson, *Adm. reports*, v. VI, pp. 112 et seq.; Fauchille, *Blocus maritime*, p. 153.

Changement de destination de l'escadre bloquante.

§ 2877. Tous les publicistes sont d'accord pour admettre que le blocus cesse du moment que les navires bloquants se retirent pour remplir une autre mission et sans laisser dans les eaux qu'ils occupaient un nombre suffisant de navires pour continuer l'opération à laquelle ils étaient employés.

Les juges de la Cour d'appel d'Angleterre, à propos d'une prétendue violation de l'île de la Martinique, ont décidé que l'omission d'entretenir aux différentes stations un nombre suffisant de vaisseaux communiquant entre eux de manière à intercepter tous les navires qui tenteraient d'entrer dans les ports de l'île était une négligence qui conduisait nécessairement les navires neutres à croire que l'on pouvait entrer dans ces ports sans courir aucun risque. On ne pouvait supposer que l'apparition périodique d'un bâtiment de guerre dans ces parages constituât la continuation d'un blocus, qui avait été précédemment maintenu par un certain nombre de vaisseaux avec une rigueur telle qu'aucun navire quel qu'il fût n'avait pu pénétrer dans l'île tant que le blocus avait duré.

Il ne faudrait cependant pas déduire de cette règle des conséquences extrêmes et croire que le blocus serait rompu ou terminé parce que certains points de la ligne d'investissement se trouveraient dégarnis pendant que tel ou tel croiseur aurait quitté son mouillage pour se lancer à la poursuite d'un navire suspect : en agissant ainsi, le croiseur ne ferait en réalité que s'acquitter d'un des devoirs de sa mission spéciale. La bonne foi exige seulement que l'absence ne se prolonge pas de manière à autoriser le soupçon que le bâtiment détaché en croisière ait reçu une autre destination ; car, dans ce dernier cas, le blocus serait légalement considéré comme suspendu *.

Conséquences d'irrégularités dans le service du blocus.

§ 2878. Les mêmes conséquences se produisent lorsqu'il y a irrégularité, intermittence ou partialité notoire dans l'observation du blocus, comme, par exemple, si l'on permettait arbitrairement l'entrée ou la sortie à certains navires, tandis qu'on l'interdirait à d'autres. Pour qu'on puisse induire légitimement de pareils faits une rupture du blocus, il faut naturellement qu'ils ne soient ni isolés, ni exceptionnels, ni fortuits, mais qu'ils se répètent avec fréquence, de manière à constituer en quelque sorte un parti pris, une règle permanente de conduite **.

* Twiss, *War*, § 103 ; Phillimore, *Com.*, v. II, p. 294 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 147 ; Duer, v. I, lect. 7, § 29 ; Halleck, ch. XXIII, § 12 ; Heffter, § 155 ; Bluntschli, § 833 ; Fauchille, *Blocus maritime*, p. 149.

** Phillimore, *Com.*, v. III, § 295 ; Duer, v. I, lect. 7, § 30 ; Wildman,

§ 2879. En résumé, il semble généralement admis que la cessation de l'investissement réel fait cesser le blocus avec tous ses effets; que l'éloignement même temporaire de l'escadre bloquante, pour une cause provenant de son propre fait ou par l'intervention d'une escadre ennemie, entraîne d'ordinaire cette conséquence; mais qu'on regarde comme une exception à la règle générale l'absence des forces bloquantes occasionnée par le vent, l'état de la mer ou d'autres accidents de navigation, et lorsqu'elle est de très peu de durée, c'est-à-dire qu'on considère que le blocus n'a pas pour cela cessé d'exister. Cette exception ne saurait toutefois incriminer le neutre qui a profité de l'absence du bloquant pour franchir l'ancienne ligne du blocus. Considérations générales sur la durée du blocus.

En cas de reprise d'un blocus réellement interrompu, les mêmes mesures requises pour la première mise en état de blocus sont nécessaires pour le rétablir, attendu que les neutres ne sont pas obligés d'agir en vertu d'aucune présomption de son rétablissement *de facto*.

Enfin, lorsqu'un blocus est levé, il est sans doute, pour que la cessation en soit réelle, du devoir de la puissance bloquante de porter le fait de la levée à la connaissance des autres puissances; mais une notification en pareil cas n'est ni obligatoire ni indispensable : le fait matériel établit suffisamment le changement survenu dans l'état de choses; de sorte que la négligence volontaire de la notification ne saurait prolonger les droits de la puissance bloquante à l'égard du commerce neutre au delà du moment où ses forces ont été retirées de leur poste, où par conséquent il n'y aurait plus qu'un blocus fictif et dérisoire.

§ 2880. Dès qu'une place, un port, un lieu quelconque est bloqué, tout navire neutre qui tente d'enfreindre la prohibition du commerce avec ce lieu commet une infraction au droit des gens. Violation du blocus.

« Une fois, dit Sir Travers Twiss, que le blocus d'un port a été établi, tout navire neutre qui tente volontairement d'entrer dans le port, sur lest, ou avec un chargement, sans une permission de la puissance qui maintient le blocus, est passible de capture ou de condamnation pour violation du blocus. » Twiss.

A ce cas, H. B. Deane ajoute celui où le navire neutre s'approche d'une place bloquée, jette l'ancre à proximité ou se poste de Deane.

v. II, pp. 180, 181; Halleck, ch. XXIII, § 13; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5; Robinson, *Adm. reports*, v. VI, p. 372.

manière à pouvoir se mettre sous la protection des batteries ou se glisser facilement dans le port.

Dans de pareilles circonstances, nul ne conteste le droit du belligérant qui tient le blocus de traiter ce navire en ennemi. Néanmoins le caractère de criminalité qui s'attache intrinsèquement à cette effraction exige le concours de certaines circonstances essentielles, qu'il est souvent difficile de déterminer avec sûreté et précision *.

Opinion des auteurs : Bello.

§ 2881. « Pour la légalité de la peine qui retombe sur les violateurs d'un blocus, dit Bello, trois choses sont nécessaires : un blocus réel, un avis préalable, une violation effective. »

Gessner.

Gessner résume ces conditions dans la matérialité du fait et dans l'avertissement du blocus donné au navire neutre.

Heffter.

Heffter, se rapprochant davantage de l'opinion de Bello, est d'avis qu'il faut « que le blocus soit réel et effectif, qu'une notification quelconque du belligérant en ait pu avertir le contrevenant, et qu'il y ait infraction ou du moins tentative d'infraction ; » mais il a soin de faire observer que « la simple intention, sans un commencement d'exécution non équivoque sur les lieux mêmes, ne suffit pas. » Ainsi, par exemple, un navire neutre, qui, après avoir reçu la notification spéciale, entrerait ou tenterait d'entrer dans le port bloqué pourrait être saisi ; mais le navire qui, après la notification diplomatique, se dirigerait d'un port neutre vers le port bloqué ne serait pas saisissable sur la haute mer ; de même on ne doit pas tenir pour une tentative de violer le blocus le fait de ne s'être pas arrêté immédiatement après qu'ont été faits les signaux et la semonce.

Massé.

Toutefois, Massé considère comme équivalant à une tentative frauduleuse de traverser la ligne de blocus le refus de répondre aux signaux, et il prétend que le navire peut en pareil cas être saisi sans notification préalable.

Publicistes français :

§ 2882. Les publicistes français en général ne se contentent pas d'une notification *quelconque ;* c'est la notification spéciale ou indi-

* Cauchy, t. II, pp. 214-216, 420, 421 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 234 et seq.; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 349 ; Massé, t. I, §§ 301, 302 ; Pistoye et Duverdy, t. I, pp. 365 et seq.; Gessner, pp. 202 et seq.; Heffter, § 156 ; Bluntschli, § 835 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 297 et seq.; Twiss, *War*, § 109 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 28 ; Wildman, v. II, pp. 194 et seq.; Manning, pp. 323 et seq.; Duer, v. I, lect. 7, §§ 33 et seq.; Fiore, t. II, pp. 453 et seq.; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5 ; Creasy, *First Platform*, § 605 ; Fauchille, *Blocus maritime*, pp. 157, 230 et seq.; Boeck, *Propriété privée*, § 694 ; Perels, *Droit maritime*, p. 303.

viduelle qui fait loi pour eux. Cela est si vrai que Massé soutient que l'omission de la notification diplomatique ne saurait être opposée par le neutre auquel une notification spéciale a fait connaître l'existence et la réalité du blocus. Selon Hautefeuille, la réception de la notification spéciale prouve en effet que le navire neutre a vérifié par lui-même la réalité du blocus. Massé. Hautefeuille.

Ortolan est d'avis que « le neutre ne peut plus alléguer l'ignorance lorsqu'il a été averti de l'existence du blocus par quelqu'un des bâtiments de guerre employés à le maintenir... » « Si l'on admet, ajoute-t-il, comme preuve de la connaissance du blocus non pas la notoriété d'un blocus simplement *de facto* ou la notification diplomatique faite aux gouvernements étrangers, mais seulement la notification individuelle faite une première fois par un des navires tenant le blocus, il est évident qu'un bâtiment qui, ayant reçu cette notification individuelle, persiste à vouloir entrer, ou qui plus tard, tant que le blocus dure, se présente de nouveau sur les lieux ou si près que son intention d'y entrer soit indubitable, il est évident que ce bâtiment est en état de flagrant délit, surtout si ses papiers de bord font voir qu'il était destiné pour le lieu bloqué... » Dans tous les cas, l'intention seule ne saurait être présumée pour le fait ; il faut qu'il y ait eu consommation, ou au moins commencement de fait matériel. Ortolan.

Hautefeuille réduit à deux espèces les violations de blocus : « La première résulte du fait par un navire arrivant du large d'entrer ou de tenter d'entrer dans le port bloqué après avoir reçu la notification spéciale et alors que le blocus existe réellement ; la seconde consiste de la part d'un bâtiment entré dans le port avant l'investissement dans la sortie ou la tentative de sortie avec un chargement embarqué postérieurement au blocus, lorsque le fait a lieu en la présence et malgré la présence des forces bloquantes. » Le même publiciste ne regarde pas comme contrevenant au blocus le navire neutre qui pénètre dans le port bloqué dont il a trouvé l'entrée libre, parce qu'un coup de vent ou tout autre accident de mer a forcé l'escadre de blocus de s'éloigner : ce que « la jurisprudence presque générale des peuples maritimes — Hautefeuille le reconnaît lui-même — considère comme une violation de blocus, en mettant ce navire dans la même catégorie que celui qui profitant de la nuit traverse la ligne de blocus, ou que celui qui comptant sur la supériorité de sa marche et l'incertitude du tir n'hésite pas à entrer malgré le feu des bâtiments attaquants. » Il repousse complètement cette jurisprudence, ainsi que tous les autres cas de Hautefeuille.

violation de blocus que les belligérants ont tenté de faire peser sur les peuples neutres, et qui ne sont à ses yeux que « chimériques et des inventions du despotisme maritime de certains peuples dans le double but d'enrichir les armateurs aux dépens des neutres et surtout de ruiner le commerce et la navigation des peuples pacifiques. »

En s'exprimant ainsi, l'auteur français entend sans doute faire allusion à la pratique anglaise, qui, posant la notification générale ou diplomatique comme la base essentielle du blocus, tient pour coupable de violation de blocus tout navire qui postérieurement à cette notification a mis à la voile à destination, constatée ou présumée, des lieux bloqués.

Twiss.

« La règle, dit Twiss, d'après laquelle se guident les cours anglaises et qui consiste à considérer l'acte de mettre à la voile pour un port bloqué comme équivalant en droit à une tentative d'y pénétrer, est péremptoire dans le cas d'un blocus qui a été notifié par le gouvernement belligérant aux gouvernements neutres, d'autant plus que, dans le cas d'un blocus qui a été notifié publiquement, les parties qui dépêchent le navire ne sont pas admises à présumer que le blocus ait été levé, si la révocation du blocus n'a pas été également notifiée publiquement. » C'est ainsi que dans la plupart des cas, substituant l'intention, la simple présomption même au fait, les juges anglais ont déclaré de bonne prise des navires qui n'avaient fait que passer devant les vaisseaux chargés du blocus, ou d'autres qui s'en retournaient, ou que les vents avaient jetés sur les plages ennemies, ou qui s'étaient approchés d'un port bloqué sans intention d'y entrer, mais seulement de prendre près des côtes un pilote pour un port voisin non bloqué.

Fauchille.

Fauchille est d'avis que le capitaine d'un navire de guerre qui a violé un blocus peut être puni par son gouvernement. Mais si la violation est le fait d'un navire marchand, cette violation n'aura d'autre effet que de priver ce navire de la protection de son gouvernement *.

Règles pratiques à suivre pour l'appréciation des espèces.

§ 2883. Quelque logiques et rigoureuses que soient les appréciations des publicistes en cette matière, elles ne le sont cependant pas assez pour qu'on ne doive tenir aucun compte ni des circonstances spéciales qui surgissent dans chaque cas particulier, ni de la jurisprudence consacrée par les tribunaux de prises.

* Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5; Gessner, pp. 202 et seq.; Heffter, § 156; Massé, t. I, §§ 301, 302; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 349; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 234 et seq.; Twiss, *War*, § 109; Fauchille, p. 363.

Ortolan lui-même le reconnaît lorsqu'il dit que « la détermination des cas où il y a eu violation réelle du blocus ne peut être faite dans les livres que d'une manière générale, et que la multiplicité des circonstances qui peuvent se présenter apporte souvent des difficultés dans la saine appréciation de ces cas. » Aussi, suivant lui, « les questions de violation de blocus, ainsi que toutes les questions de neutralité, étant des questions de bonne foi, les Cours de prises du capteur qui sont appelées à les juger doivent tenir compte de l'innocence de l'intention. » Ortolan.

Quoi qu'il en soit, le guide le plus sûr à suivre en semblable matière est celui que fournissent les sentences des tribunaux de prises. Les tribunaux français révèlent le mieux, par les principes libéraux dont ils se sont inspirés, l'esprit général de cette partie du droit chez les nations du continent européen, tandis que les Cours d'Angleterre et des États-Unis caractérisent davantage les règles plus rigoureuses de droit maritime qui prévalent dans le Royaume-Uni et dans le Nouveau-Monde *.

§ 2884. La question de savoir si un navire neutre a eu ou non connaissance du blocus lorsqu'il arrive sur la ligne des croiseurs est un point de fait qui ne se laisse pas établir à l'aide de simples présomptions, mais ne peut se dégager que de l'appréciation des circonstances inhérentes à chaque cas particulier. Présomption de la connaissance d'un blocus.

Ainsi, par exemple, un navire capturé à sa sortie d'un port bloqué serait infailliblement déclaré de bonne prise malgré le prétexte d'ignorance que voudrait alléguer le capitaine, si l'on parvenait à fournir contre lui la preuve matérielle qu'il a pris sa cargaison postérieurement à la déclaration du blocus et à l'investissement du port. On peut également dans certains cas écarter la présomption de la connaissance antérieure des faits; car si l'on admet à la rigueur que la notification diplomatique faite à un État a dû transpirer dans les contrées environnantes, cet acte n'oblige cependant *proprio vigore* que les sujets du pays où il a été rendu public ; il reste sans valeur légale pour les habitants d'un pays tiers. Il faudrait naturellement s'arrêter à une autre solution, si le blocus avait duré assez longtemps pour qu'il ne fût plus permis à personne d'élever un doute sur son existence.

* Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 28 ; Vattel, *Le droit*, liv. III, § 117 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 348 et seq. ; Heffter, § 156 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 298 ; Duer, v. I, lect. 7, § 33 ; Twiss, *War*, §§ 109, 110 ; Bluntschli, § 835 ; Halleck, ch. XXIII, § 16 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 148 ; Fauchille, pp. 322, 346.

La *Marta Magdalena*.

§ 2855. En cette matière, la vraisemblance, quelque logique qu'elle puisse être, ne saurait non plus être invoquée comme juste motif de pénalité. Ainsi dans l'affaire du navire *Marta Magdalena* contre le corsaire français le *Solide*, les capteurs soutenaient que le blocus de Cadix présupposait ou impliquait moralement celui de Séville ; et, se fondant sur cet argument indirect, ils demandaient la confirmation de leur capture ; mais le tribunal français compétent repoussa la demande, écarta comme contraire à tous les principes le système des blocus par voie d'induction et confirma ainsi le précédent déjà consacré dans l'affaire du navire *Anna Maria*.

Autres circonstances.

§ 2886. Il peut encore arriver que sans être officielle, la connaissance d'un blocus ait un tel caractère d'authenticité que vouloir en repousser les effets équivaudrait à commettre sciemment une véritable infraction. La même règle serait, avec juste raison, appliquée au navire neutre qui, recevant pendant sa traversée un avertissement régulier, soit par un croiseur, soit par un des bâtiments de guerre employés au blocus, persisterait à ne pas changer de route, ce seul fait suffisant pour caractériser l'intention de forcer la ligne d'investissement *.

Quand la tentative de violer un blocus est-elle censée consommée ?

§ 2887. Un grand nombre de publicistes soutiennent que le seul fait d'entreprendre un voyage à destination d'un port bloqué ne constitue pas la rupture du blocus, et considèrent les captures opérées dans de semblables conditions comme une atteinte portée à la liberté des mers et à l'indépendance du pays auquel le navire capturé appartient.

Le gouvernement anglais a de tout temps suivi une pratique contraire ; il n'a pas craint, comme le font avec raison ressortir Gessner et Hautefeuille, d'obéir à des inspirations condamnées par les plus simples notions de justice non moins que par les règles générales du droit des gens.

Cependant cette doctrine, qui est la même qu'ont suivie les Etats-Unis, a subi, par rapport aux voyages transatlantiques, une modification importante. Bello en rend compte en ces termes :

« Les tribunaux nord-américains ont dans quelques circonstances contesté la justice de la doctrine anglaise qui déclare *criminel dès*

* Gessner, pp. 204, 205 : Pistoye et Duverdy, t. I, pp. 378 et seq. ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVIII ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 234 et seq. ; Heffter, § 156 ; Halleck, ch. XXIII, §§ 20-23 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 300-302 ; Duer, v. I, lect. 7, §§ 36 et seq. ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 147, 148 ; Wildman, v. II, pp. 186-190 ; Manning, pp. 323 et seq. ; Hall, *International law*, p. 625.

le principe l'acte de se diriger vers un port qu'on sait être bloqué, quelle que soit la distance entre le lieu de départ et la destination du navire. Mais, par suite de la tolérance admise par les Cours d'amirauté britanniques en ce qui concerne les voyages transatlantiques, il a fini par s'établir sur ce point une conformité assez complète dans la jurisprudence maritime des deux nations. Ainsi, à propos de la prise du navire la *Néréide*, il a été déclaré que le fait de mettre en mer avec l'intention de violer un blocus constitue une infraction autorisant la confiscation. Le délit subsiste, bien qu'au moment de la capture le navire poussé par des vents contraires ait dévié de sa route, parce qu'on présume que l'intention n'en subsiste pas moins. L'ordonnance hollandaise de 1630 déclare également que les navires qui se dirigent en pleine connaissance de cause vers un port bloqué encourent la peine de la confiscation, à moins qu'ils n'aient spontanément modifié leur direction avant d'arriver en vue de la ligne de blocus ; et Bynkershoek a défendu la légalité de cet acte. »

C'est en se fondant sur l'esprit général de cette doctrine que les Cours d'amirauté anglaises et les tribunaux de prises des Etats-Unis ne permettent ni au capitaine ni au propriétaire d'un navire saisi dans ces conditions d'alléguer comme circonstance atténuante que le voyage a été entrepris dans la pensée de s'assurer si le blocus existe réellement et de ne pénétrer dans le port qu'autant qu'il serait reconnu que le blocus a été levé. Les navires accomplissant de longs voyages sont sans doute l'objet d'une faveur exceptionnelle ; toutefois, il ne faudrait pas croire que la tolérance dont on est porté à user à leur égard aille, en Angleterre ou aux Etats-Unis, jusqu'à les affranchir de confiscation quand leurs papiers de bord ne fournissent pas la preuve manifeste que le port final d'atterrissage a été d'avance et bien effectivement subordonné à l'état dans lequel pourront se trouver les lieux investis.

Comme on le voit, cette jurisprudence, en opposition directe avec celle de toutes les puissances qui, à l'exemple de la France, n'admettent la validité des captures qu'après avertissement spécial, place l'élément générateur et constitutif des blocus dans la notification diplomatique : ce qui, suivant la judicieuse observation de Duer, soustrait à son application les opérations militaires *de facto*, lesquelles doivent être notifiées à chaque navire en particulier*.

* Gessner, p. 209 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 234 et seq.; Bello,

Présomption de plein droit : Sir W. Scott.

§ 2888. « Si, sous le prétexte de se diriger vers un autre point, dit Sir William Scott, on permettait à un navire de s'approcher du port bloqué et de profiter d'une occasion favorable pour y pénétrer sans obstacle, tout blocus deviendrait matériellement impossible et inefficace. On est donc amené à présumer de plein droit l'intention d'entrer dans le port; et bien que cette induction puisse paraître rigoureuse dans certains cas particuliers où la bonne foi des capitaines semblerait devoir être à l'abri du moindre doute, il faut reconnaître qu'elle s'impose en quelque sorte d'elle-même dans les procédures de prises, si l'on ne veut pas affaiblir l'exercice des droits de la guerre. »

Halleck.

Halleck s'est approprié presque littéralement l'opinion développée par Scott et trouve la confiscation nécessaire, pleinement justifiée par cela seul qu'elle repose, suivant lui, sur une présomption rationnelle et absolue d'intention coupable; il admet néanmoins que le capturé fasse valoir les moyens qu'il peut avoir de détruire la présomption légale qui lui est opposé *.

Manœuvres criminelles : Bello.

§ 2889. « Les neutres, dit Bello, ne manquent jamais de prétextes ou d'excuses pour colorer les infractions qu'ils commettent ; aussi éveillent-ils en général une certaine défiance, et ne consent-on à les laisser entrer dans les ports en état de blocus que lorsqu'ils se trouvent sous le coup d'une véritable force majeure; le manque de vivres ne serait évidemment pas un motif suffisant pour leur permettre de franchir la ligne de blocus. »

Jurisprudence anglaise.

§ 2890. Les Cours d'amirauté anglaises appliquent le même principe restrictif, c'est-à-dire qu'elles repoussent comme motif d'exemption de capture la manœuvre d'un navire qui s'approche d'un port bloqué afin de se procurer le pilote dont il a besoin pour continuer sa route.

Affaire du navire *Charlotte-Christine*.

Dans l'affaire de la *Charlotte-Christine*, navire danois, arrivé dans ce but en vue du port du Havre, bloqué à cette époque par une croisière anglaise, Sir W. Scott formula son arrêt en ces termes : « Il est possible que l'intention de ce navire ait été innocente en elle-même ; mais la Cour se voit dans l'obligation de se

pte. 2, cap. VIII, § 5 ; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. XI ; Heffter, § 156 ; Bluntschli, § 835 ; Ortolan, t. II, liv. III, ch. IX ; Duer, v. I, lect. 7, §§ 42 et seq.; pp. 691-698 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 298 et seq.; Halleck, ch. XXIII, §§ 24 et seq.; Wildman, v. II, p. 195 ; Fiore, t. II, pp. 454, 455 ; Pando, pp. 500 et seq.; Fauchille, p. 322.

* Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5; Duer, v. I, lect. 7, § 45; Phillimore, v. III, § 302 ; Wildman, v. II, p. 206 ; Halleck, ch. XXIII, § 27.

guider d'après l'opinion contraire, de ne tenir compte que du fait matériel de la manœuvre du bâtiment et de le déclarer de bonne prise en présumant que son intention était coupable *. »

§ 2891. Une fois lancés sur cette pente des principes les plus rigoureux et de simples présomptions légales à propos des blocus, on conçoit que les juges anglais et américains n'accordent en général que peu d'importance aux déclarations des capitaines intéressés. Mais, par une contradiction assez choquante, les déclarations de ces mêmes marins acquièrent une valeur prépondérante devant les Cours de prises quand il s'agit d'en inférer la culpabilité du navire, c'est-à-dire quand elles peuvent fournir un élément sérieux et légal de condamnation. Sir W. Scott et Marshall ont plus d'une fois appliqué le principe que le capitaine neutre qui, en recevant l'avertissement d'un croiseur, exprime l'intention bien arrêtée de n'en pas tenir compte et tente la moindre manœuvre suspecte encourt *de plano* et sans autre preuve la peine de la confiscation. Les annales des Cours de prises américaines, notamment de la Cour suprême de l'Etat de Pennsylvanie, fournissent cependant quelques espèces desquelles on peut déduire qu'aux Etats-Unis les déclarations les plus formelles d'un capitaine n'équivaudraient pas absolument à la réalisation d'un acte coupable, d'une véritable offense, si elles n'étaient pas confirmées et corroborées par un fait coupable volontairement accompli après la première relaxation du navire **.

Valeur accordée au témoignage du capitaine.

§ 2892. A partir du moment où il a reçu la notification spéciale de l'existence du blocus, le capitaine neutre est tenu de changer de route, pour peu que l'état de la mer le lui permette. Cette règle impérative découle du caractère intrinsèque de l'avertissement et demande à être observée d'autant plus strictement que le refus de s'y soumettre, ainsi que la prolongation du séjour dans les alentours des lieux investis, ferait aussitôt surgir la présomption légale de tentative frauduleuse. Certains publicistes vont même si loin sous ce rapport que, selon eux, une heure écoulée sans que le navire ait changé de direction suffit pour rendre le bâtiment passible de capture ***.

Conséquences forcées de la notification spéciale.

* Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 352, 353; Phillimore, *Com.*, v. III, § 302; Duer, v. I, lect. 7, §§ 45, 51; Wildman, v. II, pp. 195 et seq.; Halleck, ch. XXIII, §§ 28, 32; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVIII; Fauchille, p. 346.

** Bello, pte. 1, cap. VIII, § 5; Duer, v. I, lect. 7, §§ 47, 48; Halleck, ch. XXIII, § 29; Kent, *Com.*, v. I, p. 148.

*** Halleck, ch. XXIII, §§ 30, 31; Duer, v. I, lect. 7, §§ 48, 49; Wildman, v. II, p. 194; Boeck, § 693.

Violation résultant de la sortie d'un port bloqué.

§ 2893. En règle générale, tout navire neutre sortant d'un port bloqué est censé violer le blocus et devient passible de capture. La rigueur de ce principe s'explique par l'intérêt majeur qu'a la nation bloquante à isoler complètement la ville dont elle se propose de paralyser le commerce et la navigation.

Exceptions.

Halleck blâme ce que ce système a d'excessif dans son application, et trouve équitable d'y apporter certains tempéraments ; il propose donc de l'écarter absolument dans les cas suivants :

1° Quand il est prouvé que le navire était déjà mouillé dans le port bloqué lorsque le blocus a été notifié ; — alors le navire peut remettre en mer sur lest, puisque dans ces conditions il est incapable d'aider le commerce de l'ennemi et d'entraver aucune des fins légitimes pour lesquelles le blocus a été établi ;

2° Quand le navire est entré dans le port en relâche forcée pour cause de mauvais temps, d'avarie ou de manque de vivres ; — mais dans ces cas-là, le capitaine n'a pas seulement à démontrer qu'il existait des motifs réels et suffisants pour expliquer comment son bâtiment a cherché un refuge dans le port bloqué ; il faut encore qu'il soit établi hors de doute que le navire, dans les circonstances données, n'aurait pu sans danger se rendre dans un autre port ; en d'autres termes, que la nécessité était impérieuse. A l'appui de cette exception, Halleck cite le cas du navire espagnol la *Nuestra Señora de Regla*, qui, pendant la dernière guerre civile aux Etats-Unis, en se rendant de New-York à la Havane, avec congé de l'amiral commandant l'escadre, fut forcé, se trouvant en détresse, de relâcher à Port-Poyal, dans l'Etat de la Caroline du Sud, alors en rébellion et bloqué par une flotte des Etats-Unis. Il fut saisi et plus tard condamné comme étant de bonne prise ; mais finalement la Cour suprême des Etats-Unis invalida la prise, par la raison que le navire dans les circonstances où il se trouvait n'était pas passible de capture ; elle reconnut même le droit de ses propriétaires à une indemnité ;

Cas du navire espagnol *Nuestra Señora de Regla*.

3° Quand son entrée avec une cargaison a été autorisée par une permission spéciale ; — cette permission doit s'interpréter dans le sens de l'autorisation de la sortie du même navire avec un chargement ;

4° Quand dans l'ignorance de l'état de guerre, un navire neutre se présente à l'entrée du port bloqué et qu'on le laisse passer ; — cette tolérance équivaut à une permission implicite d'entrer et garantit pleinement sa sortie ; mais cette permission implicite n'a point pour conséquence nécessaire de protéger la cargaison, dont

les propriétaires peuvent être coupables d'une violence criminelle du blocus, lors même que le navire est innocent;

5° Un navire neutre, dont l'entrée dans le port bloqué était légitime, a la permission d'en sortir avec sa cargaison primitive qu'il n'a pas trouvé à vendre et qu'il a rembarquée pendant le blocus, ou avec des marchandises prises à bord antérieurement au blocus. — Dans ce cas, c'est l'époque du chargement de la marchandise et non celle de l'expédition qu'on considère; il faut que la cargaison ait été achetée et livrée de bonne foi avant l'ouverture du blocus; car il y a violation frauduleuse, si l'on amène des marchandises à bord après que l'investissement a commencé;

6° Une autre et fort équitable exception est accordée en faveur du navire neutre qui quitte le port dans l'attente fondée d'une guerre entre son pays et celui auquel appartient le port bloqué. — Dans ce cas, le navire est autorisé à mettre en mer, même avec un chargement acheté à l'ennemi pendant le blocus, si l'achat en a été fait avec les fonds de propriétaires neutres, et si l'emploi de ces fonds et l'embarquement de la cargaison étaient, selon les probabilités, nécessaires pour mettre la propriété, dans l'éventualité d'une guerre, à l'abri d'une saisie et d'une confiscation de la part de l'ennemi; mais pour soustraire le navire et son chargement à une condamnation, il faut qu'il soit évident qu'il y avait prévision fondée d'une guerre immédiate, et, par suite, que le danger d'une saisie et d'une confiscation était imminent.

Stipulations conventionnelles sur la matière.

§ 2894. Il existe dans certains traités des clauses spéciales qui subordonnent expressément la sortie des navires mouillés dans un port bloqué à une déclaration formelle émanant du commandant des forces navales chargées du blocus.

Pratique observée pendant la guerre civile des Etats-Unis.

§ 2895. Pendant la guerre de sécession aux Etats-Unis, le cabinet de Washington s'est écarté sur plusieurs points essentiels des principes généraux posés par Halleck. Ainsi la notification du blocus des ports de la Caroline du Sud et de la Virginie, faite en 1861 par le commodore Prendergast, portait que les navires neutres arrivés au mouillage avant l'établissement des croisières auraient quinze jours pour remettre en mer, soit chargés, soit sur lest, et que, passé ce délai, ils seraient passibles de capture, s'ils tentaient de franchir la ligne de blocus.

Critiques soulevées par cette pratique.

Hautefeuille s'est, à tort suivant nous, élevé contre une semblable restriction, qu'il qualifie d'inusitée et de contraire au droit conventionnel des grandes puissances. Tout ce que l'on peut dire des restrictions commerciales et maritimes que le Nord de l'Union édicta

à cette époque contre les Etats du Sud, c'est que les Fédéraux, ayant toujours considéré les Confédérés non comme des belligérants, mais comme des rebelles, ne se sont pas crus strictement obligés de les faire jouir dans leurs relations avec les neutres des garanties et des privilèges usités en temps de guerre.

Précédents historiques.

§ 2896. D'un autre côté, la fixation d'un délai de quinze jours pour la libre sortie des navires neutres n'offre pas en réalité ce caractère de nouveauté que Hautefeuille lui reproche ; car en 1848, lors de sa lutte contre l'Allemagne, le Danemark l'avait déjà adoptée comme règle invariable de conduite ; à l'époque de la guerre d'Orient, la France et l'Angleterre n'agirent pas autrement pour le blocus des ports russes de la mer Noire, de la Baltique et de la mer Blanche ; enfin la même marche a été suivie pendant la guerre dite des Duchés entre le Danemark, l'Autriche et la Prusse, et dans la guerre de l'Allemagne contre la France en 1870 *.

Peines encourues par violation de blocus.

§ 2897. De l'étude de l'histoire, il résulte que dès une époque très reculée les belligérants non seulement saisissaient le navire qui violait le blocus avec tout ce qui se trouvait à bord, mais encore infligeaient des peines corporelles, quelquefois même la mort, aux personnes de l'équipage. Vattel rappelle entre autres le cas, cité par Plutarque, du roi Démétrius Poliorcète, qui fit pendre le maître et le pilote d'un navire pour avoir voulu violer le blocus d'Athènes.

Peines corporelles.

Vattel.

Bynkershoek.

S'il faut en croire Bynkershoek, cette pratique se serait continuée jusque dans des temps assez rapprochés de nous, puisqu'il mentionne plusieurs traités conclus en ce sens dans la seconde moitié du dix-septième siècle par les États-Généraux de Hollande avec la France, l'Angleterre et la Suède.

Klüber.

Klüber dit : « Ordinairement on se contente de la confiscation du navire et de la cargaison ; mais quelquefois ceux qui ont enfreint les lois du blocus sont aussi punis personnellement. » Dans ces répressions excessives, Vattel voit une conséquence logique de la faculté qu'ont les combattants de traiter en ennemis ceux qui mettent obstacle ou portent atteinte au libre exercice de leur droit de guerre ou à l'efficacité de leurs opérations stratégiques.

* Phillimore, *Com.*, v. III, § 213 ; Halleck, ch. xxv, §§ 32 et seq. ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 353, 354 ; Hautefeuille, *Règles*, t. II, pp. 336, 337 ; Gessner, pp. 200, 201, 210, 215 ; Hautefeuille, *Questions*, pp. 39, 40, 240, 250, 251 ; Massé, t. I, § 303 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVIII ; Twiss, *War*, §§ 112 et seq. ; Duer, v. I, lect. 7, §§ 54 et seq. ; Wildman, v. II, pp. 200 et seq. ; Manning, pp. 328 et seq. ; Desjardins, *Droit com. maritime*, t. I, § 22 ; Boeck, § 695 ; Fauchille, p. 253.

Quoi qu'il en soit, nous pouvons assurer aujourd'hui que les peines corporelles ne figurent plus dans la pénalité relative aux violations de blocus ; tout au plus retient-on comme prisonnières les personnes qu'on rencontre à bord des navires arrêtés en tentative manifeste de forcer le blocus, selon les conditions dans lesquelles ces personnes se trouvent sur ces navires.

Le navire neutre peut être capturé et confisqué pendant qu'il cherche à forcer le blocus ; mais aucune peine ne peut être infligée à l'équipage, qui ne peut être fait prisonnier par la raison qu'il n'a point prêté aide et assistance à l'ennemi.

Instructions du secrétaire de la marine des Etats-Unis. 1864.

§ 2898. Dans le mois de décembre 1861, pendant la guerre civile des États-Unis, peu après le commencement du blocus du littoral des États du Sud par la marine des Etats du Nord, des matelots, employés à bord d'un navire anglais qui avait cherché à forcer le blocus d'un port du Sud, furent arrêtés par le commandant d'un des stationnaires et contraints de prêter serment de ne pas renouveler des tentatives de ce genre. Le secrétaire d'Etat des Etats-Unis, M. Seward, blâma cette mesure en déclarant que s'il était licite de retenir ces marins comme témoins, on ne devait pas les traiter comme des prisonniers de guerre.

Pour empêcher le renouvellement de semblables irrégularités, le secrétaire de la marine des Etats-Unis adressa le 9 mai 1864 au contre-amiral Farragut, commandant l'escadre de blocus, les instructions suivantes, relatives au traitement des personnes trouvées à bord de navires saisis pour violation de blocus :

« 1° Les sujets étrangers de bonne foi, pris sur des navires neutres, comme passagers, officiers ou faisant partie de l'équipage, ne peuvent être traités comme des prisonniers de guerre, à moins qu'ils ne soient coupables d'actes de belligérants ; mais ils ont droit à leur mise immédiate en liberté. Ceux qui seront requis comme témoins pourront être retenus dans ce but ; mais dès qu'ils auront fait leur déposition, ils devront être relâchés sans condition.

« 2° Les sujets étrangers pris sur des navires sans papiers ou sans pavillon, ou ceux naviguant sous la protection et le pavillon du gouvernement insurgé, ou employés au service de ce gouvernement, sont assujettis à être traités comme prisonniers de guerre, et, s'ils sont des officiers ou des hommes d'équipage, à être retenus. S'ils ne sont que passagers et n'ont aucun intérêt dans le navire et le chargement, et ne se rattachent en rien au gouvernement insurgé, ils pourront être relâchés.

« 3° Les citoyens des Etats-Unis pris sur des navires neutres ou rebelles doivent toujours être retenus, sauf les exceptions suivantes : s'ils ne sont que passagers, n'ont point d'intérêt dans le navire ou le chargement, n'ont pas pris une part active à la rébellion, ou n'ont pas été occupés à fournir aux insurgés de munitions de guerre, etc., et ont une conduite loyale, ils peuvent être mis en liberté en prêtant serment d'allégeance. Le même privilège peut être accordé à ceux des hommes d'équipage qui ne sont pas des matelots, ont des antécédents analogues ou ont une conduite loyale.

« 4° Les pilotes et les matelots, excepté les sujets étrangers de bonne foi, pris sur des navires neutres, doivent être toujours retenus. Ce sont les instruments principaux du maintien systématique de la violation du blocus, et il est important de les retenir. Les personnes occupées habituellement à violer le blocus, quoiqu'elles ne servent pas à bord des navires, rentrent dans cette catégorie et doivent être également retenues.

« 5° Quand il y a raison de douter que ceux qui se prétendent sujets étrangers le soient réellement, on devra exiger qu'ils déclarent sous serment qu'ils n'ont jamais été naturalisés dans notre pays, qu'ils n'ont jamais exercé les privilèges de citoyens en votant ou autrement, et qu'ils n'ont jamais été payés ou employés par le gouvernement insurgé ou soi-disant « confédéré » ; sur cette déclaration, ils pourront être relâchés, pourvu que vous n'ayez pas la preuve qu'ils aient fait un faux serment. L'examen dans le cas où ils seraient douteux doit être rigoureux.

« 6° Lorsque la neutralité d'un navire est douteuse, ou lorsqu'un navire qui prétend être neutre est cru employé à transporter des vivres et des munitions de guerre pour le gouvernement insurgé, les sujets étrangers pris à bord de ces navires pourront être retenus jusqu'à ce que la neutralité du navire ait été établie d'une façon satisfaisante. Il n'est pas prudent de retenir ces personnes en vertu des instructions qui précèdent, sans qu'on soit bien fondé à douter de la neutralité du navire.

« 7° Les personnes qui pourront être retenues en vertu des instructions qui précèdent doivent être envoyées dans un port du Nord pour y être tenues sous bonne garde, à moins qu'il n'y ait un endroit convenable pour les garder dans les limites de votre commandement. Un mémoire dans chaque cas doit être remis au département.

« Je suis respectueusement, etc.

« Gédéon Welles,

« *Secrétaire de la marine.* »

§ 2899. L'usage concernant la non-infliction de peines corporelles aux personnes coupables de violation de blocus est devenu assez uniforme pour qu'on puisse considérer la confiscation de la propriété capturée comme la seule punition qu'on applique maintenant. Confiscation des navires et des chargements.

Ici se présente une question qui n'a pas encore été tranchée d'une manière précise et sur laquelle les publicistes émettent des opinions différentes : c'est celle de savoir si la propriété capturée consiste dans le navire seul ou si l'on doit y comprendre les marchandises qui sont à bord.

§ 2900. Duer prétend qu'on peut désormais regarder la confiscation de l'un et de l'autre à la fois comme érigée en loi internationale. Cependant, malgré le rapport intime qui existe en cette matière entre le navire et son chargement, cette conclusion nous semble trop absolue et ne saurait être acceptée dans le sens littéral comme rigoureusement exacte. Opinion des publicistes : Duer.

Ortolan et la plupart des publicistes modernes repoussent l'axiome posé par Duer; ils admettent bien la saisie du navire, mais non celle du chargement, surtout lorsqu'il appartient à un autre propriétaire, qui est à même d'établir qu'il ne s'est pas associé au délit imputable au capitaine. Ortolan.

Quant aux publicistes anglais, d'accord en cela avec les tribunaux de leur pays, ils persistent à ne faire aucune distinction dans les captures, et ils sont d'avis qu'on doit confisquer le navire et la cargaison en même temps toutes les fois que l'armateur peut être rendu responsable des actes du capitaine du navire. Sir Travers Twiss base cette jurisprudence sur la présomption légale que la violation d'un blocus a en vue l'avantage de la cargaison aussi bien que celui du navire et se consomme avec la sanction des propriétaires de l'un et de l'autre. Cette présomption, à moins qu'elle ne soit repoussée par des papiers trouvés à bord du navire au moment de sa capture est une *présomption de droit* qui exclut toute autre preuve contraire. Il entre ensuite dans l'examen des responsabilités qui peuvent retomber sur les propriétaires des navires et des marchandises selon les circonstances. Twiss.

Dans les cas où le navire et le chargement appartiennent aux mêmes personnes, il est évident qu'il ne peut surgir aucune difficulté; car l'acte du capitaine, en tant qu'agent légitime de l'armateur du navire, affecte la responsabilité de ce dernier jusqu'à concurrence de la totalité de sa propriété en jeu dans l'affaire. Lors même que le navire et le chargement appartiennent à des per-

sonnes différentes, il est encore permis de conclure que le capitaine du navire ne compromet les intérêts de son bâtiment qu'en vue du service du chargement; le propriétaire des marchandises doit par conséquent avoir sa part de responsabilité de la violation du blocus, d'autant plus que dans ce cas-là existe la présomption que la violation se commet à sa connaissance, sinon à son instigation.

Cependant le savant juriste anglais relâche la rigueur de ce raisonnement pour le cas où le fait du blocus étant connu du capitaine d'un navire ne l'est pas du propriétaire du chargement : ainsi, par exemple, un navire peut avoir commencé son voyage lorsque le blocus de son port de destination n'existait pas ou n'était pas connu des propriétaires de la cargaison, tandis que le capitaine, ayant été informé du blocus dans le cours de son voyage ou à l'entrée du port bloqué, aurait persisté à continuer sa marche vers sa destination primitive. En pareil cas, le consentement du propriétaire du chargement à la violation du blocus n'est pas mis en cause.

Lord Stowell. Il peut aussi arriver qu'un navire ait été expédié sur lest pour aller chercher un chargement dans un port qui n'est mis sous blocus qu'après que le navire y est entré, sans que le propriétaire du chargement ait pu constater à temps le fait du blocus de façon à contremander l'embarquement de son chargement. Ici nous avons l'opinion de Lord Stowell, qui déclare qu'il serait dur de rendre les propriétaires du chargement responsables de l'acte de leurs agents dans le port bloqué, attendu que ceux-ci ont un intérêt opposé à celui de la partie principale, leur mandant, lequel consiste à remplir la commission à tout risque aussi promptement que possible, à leur avantage privé et au mieux des intérêts de leur pays, dans un pareil moment sous une pression particulière relativement à l'exportation de leurs produits.

Gessner. Gessner fait remarquer avec raison que, poussé à cette extrémité, le système anglais des présomptions aboutit forcément à condamner des innocents.

Hautefeuille, Pistoye et Duverdy. Hautefeuille, Pistoye et Duverdy doivent être placés au premier rang des auteurs qui, partisans décidés et convaincus du principe général des captures, se rallient à la théorie de Duer et veulent restreindre le plus possible les dérogations ou les exceptions au droit absolu de confiscation; aussi, dans les très rares circonstances où ils ne repoussent pas la relaxation du chargement, ils exigent comme condition indispensable que l'innocence ou la bonne

foi du propriétaire de la marchandise résulte de preuves irrécusables équivalant en quelque sorte à l'évidence même.

Boeck se range à l'opinion d'Ortolan pour ce qui est de la condamnation du navire ; mais il estime que la cargaison doit en suivre le sort, si elle appartient au même propriétaire ; si la cargaison, au contraire, est la propriété d'une autre personne, il ne faut la condamner que si son propriétaire la savait dirigée vers le port bloqué. Boeck.

Fauchille pense qu'en tout cas le propriétaire des marchandises doit avoir sa part de responsabilité de la violation du blocus, d'autant plus qu'il est à présumer qu'il en a connaissance. Fauchille.

§ 2901. Ce qui appartient en propre aux passagers ne suit pas nécessairement le sort de la cargaison. Dans une des instances dont elle a été saisie, la Cour suprême des États-Unis a décidé que l'argent que les passagers d'un navire capturé portent avec eux pour leurs dépenses particulières à bord n'est pas saisissable, lorsqu'il est établi qu'ils n'ont aucun intérêt ni dans le navire ni dans son chargement. Nous croyons que dans des circonstances analogues telle serait l'opinion des tribunaux de prises du continent européen, qui poussent en général le libéralisme jusqu'à exempter de confiscation les pacotilles personnelles, les hardes, les effets, les instruments, les cartes, etc., reconnus appartenir en propre aux capitaines ou aux hommes de l'équipage. Propriété personnelle des passagers.

§ 2902. Il peut aussi se présenter des cas où le chargement soit traité avec plus de sévérité que le navire. C'est ce qui eut lieu notamment pour le navire la *Jung Maria Schrœder*, dont la restitution fut ordonnée parce qu'on prouva que ce navire avait une licence pour introduire une cargaison et était autorisé à prendre un chargement de retour ; mais les propriétaires des marchandises ayant été convaincus d'avoir l'intention de faire une exportation clandestine, la saisie de la cargaison fut décrétée par la Cour d'amirauté anglaise *. Cas de la *Jung Maria Schrœder*.

* Gessner, pp. 210-214 ; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 357 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 238-240 ; Cauchy, t. II, pp. 211 et seq.; Massé, t. I, § 302 ; Vattel, *Le droit*, liv. III, § 117 ; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. xv ; Pistoye et Duverdy, t. I, p. 375 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 28 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 152 ; Duer, v. I, lect. 7, §§ 57 et seq.; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 316-320 ; Twiss, *War*, §§ 100 et seq.; Heffter, §§ 154-156 ; Bluntschli, § 839 ; Fiore, t. II, pp. 512 et seq.; Halleck, ch. XXIII, §§ 35, 36 ; Wildman, v. II, pp. 203-209 ; Manning, pp. 319 et seq.; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5 ; Desjardins, *Droit com. maritime*, t. I, § 22 ; Fauchille, *Blocus maritime*, pp. 369, 371, 383 ; Boeck, § 703.

Introduction dans le port bloqué de marchandises par une autre voie que la mer.

§ 2903. Comme les effets du blocus ne s'étendent pas au delà de l'investissement réel, il est généralement admis qu'il n'y a pas violation d'un blocus maritime lorsqu'on fait parvenir au port investi des marchandises par voie de terre ou au moyen de canaux et de rivières, de même qu'il n'y a pas violation d'un blocus de terre lorsqu'on introduit des marchandises par mer. Aussi les pénalités pour violation de blocus ne sont applicables qu'aux navires qui font le commerce avec les ports de la côte bloquée ; mais elles ne le sont pas aux navires qui portent des marchandises dans d'autres ports, bien que ceux-ci soient reliés aux ports bloqués par des communications par eau situées dans l'intérieur des terres, non plus qu'aux navires qui portent des chargements dans des ports d'où ces chargements doivent être expédiés par terre aux ports bloqués.

Ainsi Lord Stowell décida que le blocus d'Amsterdam n'était point violé par un navire qui transportait à Rotterdam ou à Emden, ports auxquels le blocus n'était pas étendu, des marchandises ayant pour destination ultérieure Amsterdam, qu'on pouvait atteindre par terre ou en naviguant sur un canal de l'intérieur.

Toutefois, comme le fait comprendre Wheaton en s'appuyant sur des décisions de tribunaux de prises anglais, il ne faut pas que de tels transports se mettent même temporairement à la portée de l'escadre de blocus ; car alors il ne serait plus question de transports par terre, et l'on appliquerait avec raison les dispositions relatives à la violation d'un blocus *.

A quel moment la capture du navire infracteur doit être opérée.

§ 2904. De ce qu'un fait matériel est nécessaire pour constituer la violation de blocus, il s'ensuit logiquement que le navire neutre qui enfreint le blocus ne peut être capturé qu'au moment même où il consomme son délit. Il reste alors à déterminer quel est ce moment précis, quelle en est la durée, quelles sont les limites de la culpabilité ; en d'autres termes, il s'agit de savoir si le navire qui, après avoir violé ou tenté de violer le blocus, a échappé à l'atteinte des forces bloquantes est encore punissable pour ce délit une fois qu'il a dépassé la ligne d'investissement.

Hautefeuille.

Hautefeuille réduit à trois les positions dans lesquelles un navire coupable puisse être saisi, savoir : 1° au moment où il traverse la mer occupée par la puissance bloquante ; 2° dans la rade ou le port bloqué ; 3° au moment où il se présente pour sortir.

Gessner.

Gessner ne tient plus le navire qui a enfreint le blocus pour

* Twiss, *War*, § 117 ; Gessner, p. 215.

responsable de son délit dès qu'il a quitté la place bloquée; il fait toutefois cette réserve que « si un vaisseau neutre, au moment où il cherche à violer un blocus, est poursuivi par un vaisseau de l'escadre bloquante et tente de s'y soustraire par la fuite, le vaisseau belligérant aura incontestablement le droit de saisir le vaisseau délinquant, s'il l'atteint avant que celui-ci soit entré dans un port neutre * ».

§ 2905. La pratique de l'Angleterre conserve ce droit au belligérant aussi longtemps que le navire neutre n'est pas arrivé à sa destination finale. Pour elle le délit se continue jusque-là et n'est point effacé, périmé, par une simple interruption du voyage, la relâche dans un port intermédiaire forcée ou volontaire; aussi admet-elle le droit de suite et étend-elle la faculté de confisquer le navire à toute la durée du voyage de sortie ou de retour. Jurisprudence anglaise.

Voici en quels termes dans l'affaire du navire *Christianberg*, Sir W. Scott a exposé ce qui sous ce rapport constitue aujourd'hui encore la jurisprudence anglaise : « Lorsque le navire a commis l'offense de pénétrer subrepticement dans un port placé en état d'interdiction, il n'y a pas d'autre moyen de venger la loi outragée que de frapper le navire dans son voyage de retour. On objecte, il est vrai, que si dans le second voyage on considère le délit commis à l'entrée comme existant encore, on peut avec tout autant de raison admettre que le délit suivra éternellement le même navire. En droit rigoureux, il ne serait pas contraire à la justice de le laisser indéfiniment sous le coup de la capture; mais on sait que, dans la pratique, la poursuite du délit ne s'étend pas au delà du voyage qui suit immédiatement l'offense, parce que c'est celui qui offre la première et la plus naturelle occasion de capture. » Affaire du navire le *Christianberg*.

De pareils principes conduisent logiquement à justifier la condamnation d'un navire qui, pour cause de mauvais temps ou fortune de mer, relâche dans un port autre que celui de sa destination. C'est en effet ce que le même juge Scott n'a pas craint de décider en 1805 pour un bâtiment qui, retournant à la Nouvelle-Orléans après avoir violé le blocus d'un port européen, entra en relâche forcée dans un port du Royaume-Uni. Le défenseur du capturé contesta la légalité de la prise en faisant valoir, d'une part, que le navire n'avait pas été pris en flagrant délit, et, d'autre part, que le fait d'être entré dans les eaux anglaises devait faire considérer le navire comme ayant achevé la première partie de son voyage;

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 239, 240; Gessner, pp. 213, 214.

mais l'avocat de la Couronne répliqua que le fait de la relâche n'avait eu rien de spontané ; qu'il était impossible en droit de lui attribuer une portée telle que le navire pût échapper à la peine applicable à la violation du blocus ; qu'aucun commerçant ne pouvait être laissé libre de choisir comme port de destination un port voisin dans le seul but d'éviter l'application de cette peine ; que le vrai principe de la loi exigeait pour l'extinction complète du délit de rupture de blocus que la navire eût atteint son propre port ; enfin que la règle établie à cet égard en 1630 par les Etats-Généraux était conforme à ces maximes. En prononçant un jugement de condamnation, Sir W. Scott reconnut que le navire avait été, à la vérité, jeté dans un port par un temps forcé ; mais ce port n'était pas indiqué par le capitaine comme faisant partie de sa destination première ; aussi le juge ne pouvait-il voir dans cet accident une interruption du voyage et un motif de ne pas appliquer la peine encourue *.

Opinion des publicistes : Bello, Wheaton, Ortolan. Hautefeuille.

§ 2906. La plupart des auteurs anglais et, après eux, Bello, Wheaton et Ortolan, partagent cette manière de voir.

Hautefeuille soutient, contre l'usage qui a prévalu parmi les grandes puissances maritimes, que du moment que le blocus est levé, quand même il serait immédiatement rétabli, on n'a plus le droit de capturer les navires qui l'auraient forcé. Tout ce qu'on peut avec cet auteur admettre comme sanctionné par le droit des gens, c'est que la levée définitive d'un blocus éteint du même coup et irrévocablement le *droit* de poursuivre la répression des violations dont ce même blocus a pu être l'objet **.

Décisions des tribunaux de prises en France.

§ 2907. Comme les questions que nous analysons ont une grande importance pratique, nous allons résumer quelques-unes des décisions les plus remarquables rendues par les tribunaux de prises en France ; elles serviront à la fois à élucider le point en litige et à faire ressortir les principes consacrés par la jurisprudence maritime de la France.

La *Carolina* et la *Madona di Montenero*.

Dans l'espèce du navire toscan la *Carolina* et du navire sarde la *Madona di Montenero*, capturés en 1829 par les croiseurs français

* Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 238-240 ; Gessner, pp. 213, 214 ; Bluntschli, § 836 ; Fiore, t. II, pp. 516, 517 ; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 354 ; Cauchy, t. II, pp. 214-216 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 28 ; Twiss, *War*, § 114 ; Duer, v. I, lect. 7, § 63 ; Halleck, ch. XXIII, § 37 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 237 ; Wildman, v. II, p. 203 ; Manning, pp. 328, 329.

** Bello, pte. 2, cap. VIII, § 5 ; Wheaton, pte. 4, ch. III, § 28 ; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 354 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 239, 240.

qui bloquaient les côtes de l'Algérie, le Conseil d'Etat décida que le navire neutre qui, malgré la notification qui lui est faite d'un blocus sur ses papiers de bord, persiste à entrer dans les lieux bloqués est de bonne prise.

L'*Independencia Americana* et l'*Aurora*.

Une condamnation identique frappa en 1849 le navire l'*Independencia Americana* et la goëlette *Aurora*, capturés dans les eaux du Rio de la Plata, partiellement bloqué à cette époque par une escadre française.

La *Louisa*.

Par contre, à l'occasion de la capture de la *Louisa*, goëlette sarde, qui avait été saisie dans les mêmes parages, le Conseil d'Etat déclara cette capture non valable, par la raison que, « pour qu'un navire neutre puisse être légitimement capturé comme ayant violé le blocus, il ne suffit pas que ce blocus ait été notifié aux agents des puissances étrangères ; il faut, en outre, que le navire ait été spécialement averti de l'existence et de l'étendue du blocus, et que la mention de cet avertissement ait été inscrite sur son rôle d'équipage ».

La *Candelaria*, le *Monte Alegre* et la *Fortuna*.

Dans les affaires relatives à la *Candelaria*, au *Monte Alegre* et à la *Fortuna*, navires urugayens, arrêtés dans leur voyage de Montévidéo à Buenos-Aires, le tribunal des prises maintint la validité de la capture; il se fonda sur ce que soit en ne faisant pas viser par le consul français les manifestes de leurs marchandises, soit en suivant dans leur navigation un canal qui leur était expressément interdit, ces bâtiments avaient enfreint un règlement établi de commun accord entre les autorités de leur pays et le commandant de l'escadre française pour faciliter l'observation du blocus de la Plata.

L'*Elisa Cornish*, le *San Christovao*, le *Pensamento* et l'*Eduardo*.

Le navire anglais *Elisa Cornish*, capturé dans les mêmes parages en 1848, fut déclaré de bonne prise pour être sorti avec chargement d'un port bloqué alors que ses papiers de bord mentionnaient expressément qu'il ne pourrait accomplir son voyage de retour que sur lest. Le même jour une décision semblable intervint à propos des navires brésiliens *San Christovao*, *Pensamento* et *Eduardo*.

The Fame.

Enfin, le 12 juin 1850, le Conseil d'Etat admit comme valable la prise du brick anglais *The Fame*, qui, malgré l'avertissement du blocus, avait pénétré dans le port bloqué de Buenos-Aires et tenté d'en sortir après le délai accordé aux navires neutres pour reprendre la mer.

Décisions anglaises.

§ 2908. Le résumé de quelques décisions d'autorités ou de juges britanniques permettra de comparer les deux jurisprudences.

L'Union. Pendant la guerre de Crimée, le navire l'*Union*, sous pavillon danois, fut capturé le 21 mai 1854 par un croiseur anglais comme soupçonné d'avoir voulu violer le blocus de Riga. Il avait été expédié de Flensbourg pour cette destination ; mais le capitaine avait ordre, s'il trouvait Riga bloqué, de se rendre à Mémel, port prussien. Devant la Cour d'amirauté d'Angleterre, l'avocat de la reine prétendit, malgré les affirmations contraires de la partie saisie, que le capitaine avait eu dès son départ connaissance du blocus de Riga ; que, par conséquent, au lieu de se diriger sur ce port, il aurait dû mettre le cap sur Mémel, où il était vrai qu'il avait manifesté l'intention d'aller après que, arrivé à la ligne du blocus, il eut appris d'un navire anglais que Riga était bloqué ; mais que s'il avait pu, s'il n'avait pas rencontré les forces bloquantes, il aurait évidemment cherché à gagner le port bloqué.

Le Weelvaart Van Pillaw. Sir William Scott, ayant à se prononcer sur la capture d'un navire prussien qui, s'étant échappé du port d'Amsterdam, alors bloqué, avait été pris par un croiseur anglais dans les parages de Dungeness, conclut que si c'est un principe juste que le navire neutre n'est pas libre de sortir d'un port bloqué avec un chargement, il ne connaissait pas d'autre terme naturel au délit que celui du voyage. « Il serait, ajoutait-il, ridicule de dire : « Si vous pouvez franchir la ligne des forces bloquantes, vous êtes libre » ; ce serait une application fort absurde du principe. Si le principe est juste, il doit recevoir l'extension que j'ai mentionnée ; car je ne vois pas d'autre point où il puisse s'arrêter. Etant d'avis que le principe est juste, je soutiens que si un navire qui a enfreint un blocus est capturé à un point quelconque de son voyage, il est pris *in delicto* et est passible de confiscation. »

Le Christianberg. Le navire danois *Christianberg* se trouvait dans le port de Rotterdam lorsque le blocus en fut déclaré par l'Angleterre ; mais il put en sortir grâce à un ordre du conseil britannique qui faisait une exception en faveur des navires à destination de ports neutres. Le but ostensible de son voyage était Smyrne, où il devait débarquer son chargement ; mais il relâcha à Alicante sous prétexte de réparation, et là, après avoir vendu sa cargaison, il en prit une autre à destination de Copenhague, son point de départ primitif. Comme il faisait voile dans cette direction, il fut capturé par un croiseur anglais. Le navire et son chargement furent déclarés de bonne prise. En prononçant son jugement, Sir William Scott fit observer : « que le navire était de fait bloqué dans le port de Rotterdam, d'où il n'avait pu sortir avec un chargement qu'à la condition de se rendre

dans un port neutre. La permission de se rendre dans un port neutre, une fois acceptée, implique l'engagement qu'on cherchera *bona fide* à se rendre à la destination convenue. Le navire profite de la tolérance et sort après avoir exprimé l'intention d'agir conformément à l'ordre du conseil ; mais il arrive qu'il va débarquer son chargement dans un port où l'on ne lui aurait pas permis d'aller, si l'on eût découvert le but réel de son voyage. C'est là incontestablement un acte de perfidie, et je demande s'il est un autre moyen de faire respecter l'ordre et de punir une telle conduite que l'application de la peine au voyage de retour. Tant que le navire n'était pas entré positivement dans un port interdit, rien ne démontrait qu'il fût *in delicto* ou non. Les croiseurs ne voyaient rien ; mais il entre ; dès lors le délit est consommé, et l'intention est déclarée pour la première fois. C'est seulement quand le navire sort du port interdit que se présente une occasion de venger la loi et de mettre en vigueur la restriction imposée par l'ordre du conseil *. »

SECTION II. — DU BLOCUS FICTIF

Origine des blocus fictifs.

§ 2909. Dans l'origine, les blocus étaient purement fictifs ; c'étaient plutôt des menaces que des opérations de guerre réelles : ils consistaient dans une ordonnance émanée du belligérant, par laquelle il déclarait mettre en état de blocus tel port ou telle côte de son ennemi, et prétendait en se contentant de la notifier aux Etats neutres, leur interdire tout commerce avec le lieu bloqué. Ce genre de blocus n'était pas limité à un seul endroit ; il embrassait souvent des provinces, des contrées entières, une vaste étendue de côtes.

Blocus des ports de France par Edouard III, roi d'Angleterre. 1346.

§ 2910. Au milieu du quatorzième siècle, vers 1346, Edouard III, roi d'Angleterre, rendit, pendant qu'il faisait la guerre à la France, une ordonnance portant que « tout vaisseau étranger qui tenterait d'entrer dans un port français serait pris et brûlé ». Cette ordonnance royale, qui mettait ainsi d'un trait de plume un royaume tout entier en état de blocus et dont la date remonte à plus de cinq

* Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, pp. 378-392 ; Robinson, *Adm. reports*, v. II, p. 128 ; v. V, p. 27 ; v. VI, p. 381.

siècles, est sans doute l'origine, la pensée première de ce système de blocus sur le papier ou de cabinet que la politique anglaise s'est constamment attachée à faire prévaloir jusque dans ces derniers temps*.

La Suède, la Hollande et l'Angleterre ont recours aux blocus de cabinet. 1560-1693.

§ 2911. En 1560, la Suède, dans sa guerre avec la Russie, a eu recours à ce système de blocus. Et en 1584, les Hollandais, dans le cours de la lutte qu'ils soutinrent contre l'Espagne pour reconquérir leur indépendance, déclarèrent tous les ports de Flandre en état de blocus. Cette mesure fut renouvelée et confirmée par quatre ordonnances successives du 4 avril et du 4 août 1586, du 9 août 1622 et du 21 mars 1624, enfin par l'édit du 26 juin 1630, qui peut être considéré comme un des documents les plus anciens qu'on connaisse sur cette matière, et qui formule une sorte de législation complète du blocus fictif. En voici la teneur :

Edit du 26 juin 1630.

« Les Etats-Généraux des Provinces-Unies, ayant reçu et posé les positions des cas ci à côté, ont, après une mûre délibération préalable et sur l'avis des respectifs collèges de l'amirauté, trouvé bon et entendu, à l'égard du premier point, que les vaisseaux neutres qu'on trouvera, qu'ils sortent des ports ennemis de Flandre ou qu'ils soient si près qu'il est indubitable qu'ils y veulent entrer, que ces vaisseaux avec leurs marchandises doivent être confisqués par sentence des susdits respectifs collèges, et cela à cause que leurs Hautes Puissances tiennent continuellement lesdits ports bloqués par leurs vaisseaux de guerre à la charge excessive de l'Etat, afin d'empêcher le transport et le commerce avec l'ennemi, et parce que ces ports et ces places sont réputés être assiégés : ce qui a été de tout temps un ancien usage, selon l'exemple de tous les rois, princes, puissances et autres républiques, qui se sont servis du même droit dans de semblables occasions.

« A l'égard du second point, leurs Hautes Puissances déclarent que les vaisseaux et marchandises neutres seront aussi confisqués, quand il constera, par lettres de cargaisons, connaissements ou autres documents, qu'ils ont été chargés dans les ports de France, ou qu'ils sont destinés à y aller, quand même on ne les aurait rencontrés que bien loin encore de là, de sorte qu'ils pourraient encore changer de route et d'intention. Ceci étant fondé sur ce qu'ils ont déjà tenté quelque chose d'illicite et mis en œuvre, quoiqu'ils ne l'aient pas achevé ni porté au dernier point de perfection, à moins

* Cussy, *Phases*, t. II, pp. 242, 243.

que les maîtres ou les propriétaires de tels vaisseaux ne fissent voir dûment qu'ils avaient désisté de leur propre mouvement de leur entreprise et voyage destiné, et cela avant qu'aucun vaisseau de l'État les eût vus ou poursuivis et que ceux-ci trouvassent la chose sans fraude : ce qu'on pourra juger en examinant la nature de l'affaire par des conjectures, les circonstances et l'occasion.

« A l'égard du troisième point, leurs Hautes Puissances déclarent que les vaisseaux revenant des ports de Flandre (sans y avoir été jetés par une extrême nécessité), et quoique rencontrés loin de là, dans le canal ou dans la mer du Nord, par les vaisseaux de l'Etat, quand même ils n'auraient pas été vus ni poursuivis par ceux-ci en sortant de là, seront aussi confisqués, à cause que tels navires sont censés avoir été pris sur le fait tant qu'ils n'ont point achevé leur voyage et qu'ils ne sont point sauvés dans quelque port libre ou appartenant à une puissance neutre. Mais ayant été, comme il a été dit, dans un port libre et étant pris par les vaisseaux de guerre de l'Etat dans un autre voyage, ces vaisseaux et marchandises ne seront point confisqués, à moins qu'ils n'aient été, en sortant des ports de Flandre, suivis par les vaisseaux de guerre et poursuivis jusque dans un autre port que le leur ou celui de leur destination, et qu'en sortant de nouveau de là ils aient été pris en pleine mer. »

Cet édit, comme on le voit, ne se bornait pas à autoriser la confiscation des navires et des cargaisons qu'on aurait déjà cherché à faire aborder dans le port bloqué; il suffisait qu'une pareille intention résultât des papiers dont le navire était porteur et que celui-ci ne fût plus assez éloigné du port de destination pour qu'on pût admettre que le but du voyage avait été changé. Il prescrivait en outre que les navires neutres qui, échappant aux croiseurs, entreraient dans un port bloqué, pourraient être capturés à la sortie et jusqu'au moment de leur arrivée dans un port neutre quelconque; en quittant ce port ils ne devaient plus être troublés dans leur navigation, à moins qu'ils n'eussent pas cessé d'être poursuivis par un bâtiment de guerre de la nation dont ils avaient enfreint le blocus.

Il est difficile d'imaginer des dispositions plus attentatoires aux droits des nations qui conservent leur neutralité, et l'on ne peut, en vérité, leur reconnaître d'autre mérite que celui d'avoir fourni une base positive pour préciser les limites du droit de guerre en cette matière. Bynkershoek, tout en cherchant à justifier cette mesure prise par les autorités de son pays, ne peut s'empêcher d'avouer

que l'édit de 1630 resta quelque temps sans être mis à exécution par la présence d'une force suffisante.

Blocus des ports de la Grande-Bretagne par la Hollande. 1652.

Ces principes ont été poussés encore plus loin par la même nation en guerre contre l'Angleterre ; par un édit de 1652, les Etats-Généraux déclarèrent bloqués non seulement tous les ports de la Grande-Bretagne, mais encore ceux de ses possessions dans les diverses parties du monde.

Blocus des côtes de la France par l'Angleterre et la Hollande.

Plus tard, ces deux puissances maritimes forment une alliance pour faire la guerre à Louis XIV, et une des premières mesures prises par les alliés dans ce but est de déclarer, par une simple proclamation notifiée aux nations neutres, les côtes de la France entière en état de blocus.

Traité de Whitehall du 22 août 1689.

§ 2912. Le préambule du traité d'alliance conclu le 22 août 1689 (1) motive ainsi ce blocus impraticable : « Considérant qu'il importe au roi d'Angleterre et aux Etats-Généraux de faire le plus de dommage qu'il sera possible à l'ennemi commun pour le réduire à une paix juste et honorable et à des conditions qui pourront rétablir le repos et la tranquillité de la chrétienté, et que pour cela il est nécessaire qu'on emploie toutes ses forces, et particulièrement qu'on fasse en sorte que tout le commerce et trafic avec les sujets du roi Très Chrétien soit effectivement rompu et interdit pour ôter audit Roi et à ses sujets les moyens de fournir à une guerre qui pourrait autrement, par sa durée, être transmissible et causer une grande effusion de sang chrétien... »

Suivent les clauses du traité, dont voici les plus importantes :

« Il est convenu entre S. M. le roi de la Grande-Bretagne et les Etats-Généraux que si pendant cette guerre les sujets d'un autre roi ou Etat entreprennent de trafiquer ou de faire aucun commerce avec les sujets du roi Très Chrétien, ou que si leurs vaisseaux ou bâtiments sont rencontrés faisant voile vers les ports, havres ou rades de l'obéissance dudit roi Très Chrétien sous un soupçon apparent de vouloir trafiquer avec les sujets dudit roi, et si les vaisseaux appartenant aux sujets d'aucun autre roi, prince ou Etat sont trouvés en quelque endroit que ce soit chargés de marchandises ou denrées pour la France ou pour les sujets du roi Très Chrétien, ils seront pris par les capitaines de vaisseaux de guerre, armateurs ou autres sujets du roi de la Grande-Bretagne et des seigneurs Etats, et seront réputés de bonne prise par les juges compétents...

(1) Dumont, t. VII, pte. 2, pp. 236 et seq.

« Ledit roi de la Grande-Bretagne et lesdits seigneurs Etats notifieront au plus tôt ce traité à tous les rois, princes et Etats de l'Europe qui ne sont pas en guerre contre la France, pour qu'ils soient en même temps informés que si leurs vaisseaux ou les bâtiments de leurs sujets sortis en mer avant cette notification sont trouvés faisant voile vers les ports, havres ou rades de l'obéissance du roi Très Chrétien, ils seront obligés par les vaisseaux du roi de la Grande-Bretagne et par ceux des Etats-Généraux de rebrousser chemin incessamment, et que si les vaisseaux ou bâtiments desdits rois, princes ou Etats, ou de leurs sujets sont rencontrés faisant voile desdits ports chargés de marchandises ou denrées de France, lesdits vaisseaux et bâtiments seront obligés de s'en retourner auxdits ports et d'y laisser leurs marchandises à peine de confiscation; et qu'en cas que les vaisseaux et bâtiments desdits rois, princes et Etats ou de leurs sujets sortis en mer après la notification soient trouvés faisant voile vers les ports, havres ou rades de l'obéissance du roi Très Chrétien, ils seront saisis et confisqués avec leurs marchandises et denrées comme de bonne prise *. »

§ 2913. En exécution de ces stipulations, des navires neutres furent capturés, conduits en Angleterre et condamnés comme de bonne prise par les tribunaux anglais. Ces procédés jetèrent l'alarme parmi les neutres, qui firent entendre de vives réclamations. Réclamations des Etats neutres. 1693-1756.

La Suède et le Danemark en particulier s'engagèrent par un traité signé le 17 mars 1693 (1) à agir de concert, même en usant de représailles, pour obtenir le redressement de leurs griefs. Leur attitude énergique produisit le résultat désiré : l'Angleterre et la Hollande durent relâcher plusieurs des navires qu'elles avaient capturés, et renoncer finalement à leurs prétentions injustifiables et en contradiction manifeste avec les maximes généralement admises depuis le seconde moitié du dix-septième siècle par les divers Etats du continent européen, qui dans toutes leurs conventions à cet égard avaient posé comme règle constante que pour être obligatoire le blocus devait être effectif. Traité du 17 mars 1693 entre la Suède et le Danemark.

Ainsi l'article 9 du traité conclu le 30 avril 1725 (2) par l'Espagne Traité du 30 avril 1725 entre l'Espagne et l'Autriche.

* Gessner, pp. 156 et seq.; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 248-250; Ortolan, *Règles*, t. II, § 358; Massé, t. I, p. 299; Cussy, *Phases*, t. II, p. 243; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. XI; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 28; Heffter, § 157; Fiore, t. II, p. 459; Twiss, *War*, § 101; Manning, p. 321; Fauchille, *Blocus maritime*, p. 80; Hall, *International law*, p. 312; Testa, *Droit maritime*, pp. 132, 227; Boeck, §§ 691, 692.

(1) Dumont, t. VII, pte. 2, p. 325.

(2) Cantillo, p. 226; Dumont, t. VIII, pte. 2, p. 113.

et l'Autriche stipule que doit être considéré seul comme bloqué le port qui est enfermé de telle manière qu'on ne puisse y entrer sans s'exposer au feu de l'artillerie bloquante.

Traité entre la France et le Danemark du 23 août 1742.

Quelques traités allèrent même jusqu'à fixer le nombre des bâtiments de guerre nécessaires pour constituer une ligne de blocus. Nous mentionnerons notamment le traité du 23 août 1742 (1) entre la France et le Danemark (art. 20), qui fixe le nombre des vaisseaux qui doivent stationner dans un port pour que ce port soit considéré comme réellement bloqué : « Il faut que l'entrée en soit fermée au moins par deux bâtiments de guerre du côté de la mer, et par une batterie de canons du côté de la terre. »

Traité entre la Hollande et les Deux-Siciles du 27 août 1753.

La Hollande conclut le 27 août 1753 (2) avec les Deux-Siciles un traité dont l'article 22 porte : « Il est établi qu'on ne tiendra pas pour assiégé ou bloqué tout port ou toute place que n'investissent pas, si c'est par mer, six bâtiments de guerre au moins mouillés un peu au delà de la portée des canons du port ; et si c'est par terre, les batteries et les ouvrages nécessaires pour empêcher qu'on ne puisse entrer dans la place sans passer sous le canon des assiégeants *. »

Blocus de cabinet déclaré par l'Angleterre en 1756. 1756-1780.

§ 2914. L'Angleterre n'en persista pas moins dans sa politique arbitraire. En 1756, au commencement de la guerre de Sept ans, elle déclara de nouveau, par une simple proclamation, tous les ports de la France en état de blocus, et ses vaisseaux capturèrent un grand nombre de navires, qui appartenaient pour la plupart à des sujets hollandais. Cependant, par suite d'énergiques protestations de la part des Etats-Généraux, ces navires et leurs cargaisons finirent par être restitués à leur gouvernement à titre de faveur exceptionnelle ; car le cabinet de Saint-James eut soin de déclarer qu'à l'avenir tout navire qui tenterait de violer un blocus *déclaré* serait capturé et confisqué.

Nouveau blocus de cabinet en 1775.

La France ayant aidé les colonies anglaises de l'Amérique du Nord dans la lutte contre leur métropole, celle-ci renouvela son blocus de *tous* les ports de France, en proclamant qu'on saisirait comme étant de bonne prise tous les navires qu'on rencontrerait

(1) De Clercq, t. I, pp. 51, 52; Wenck, t. I, p. 591; *State papers*, v. XXXV, p. 1263.

(2) Wenck, t. II, p. 753.

* Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 330, 360; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, p. 250; Gessner, pp. 177, 178; Massé, t. I, § 283; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVIII; Cussy, *Phases*, t. I, p. 217; Klüber, *Droit*, p. 379, note *a*.

expédiés pour ces mêmes ports. A cette occasion, nous citerons ici ce passage d'un jugement rendu en 1780 par le juge de la Cour d'amirauté britannique James Marriot contre des navires hollandais : « Vous êtes confisqués dès que vous êtes pris. La Grande-Bretagne, par sa position insulaire, bloque naturellement tous les ports de l'Espagne et de la France. Elle a le droit de tirer parti de cette position comme d'un don qui lui a été accordé par la Providence *. »

Neutralité armée de 1780. 1780-1790.

§ 2915. Ces prétentions exagérées provoquèrent une ligue des Etats maritimes dans le but d'y résister. Le 28 février 1780 (1) la Russie publia une déclaration par laquelle elle exprimait sa résolution d'employer la force pour faire respecter la neutralité de son pavillon. Cet acte portait que : « pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué on n'accordera cette dénomination qu'à celui où il y a, par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des *vaisseaux arrêtés et suffisamment proches*, danger évident d'entrer. » Comme on le voit, cette clause fait dépendre l'existence du blocus de sa réalité et en restreint l'effet aux ports, sans distinguer entre les places fortes et les simples places de commerce.

Accession des puissances neutres.

Le Danemark fit le 8 juillet une déclaration semblable (2), qui fut suivie le 9 juillet (3) et le 1er août (4) de traités entre la Russie, le Danemark et la Suède, par lesquels ces puissances s'engagèrent, dans le cas de capture illégale de leurs navires marchands par les puissances belligérantes, à agir de concert pour obtenir le redressement de leurs griefs et des réparations convenables et à user de représailles contre la nation qui refuserait de leur rendre justice. Ces traités, auxquels la Hollande accéda le 3 janvier 1781 (5), la Prusse le 8 mai 1781 (6), l'Empire le 9 octobre de la même année (7), le Portugal le 13 juillet 1782 (8), et les Deux-Siciles le

* Flassan, *Hist.*, t. VI, p. 64 ; Pistoye et Duverdy, t. I, p. 366 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 360, 361 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, p. 250 ; Gessner, p. 160 ; Cussy, *Phases*, t. II, p. 243 ; Fiore, t. II, p. 459 ; Klüber, *Droit*, p. 380, note c.

(1) Martens, 1re édit., t. II, p. 74 ; 2e édit., t. III, p. 158.

(2) Martens, 1re édit., t. IV, p. 360; 2e édit., t. III, p. 178.

(3) Martens, 1re édit., t. II, p. 103 ; t. IV, p. 357 ; 2e édit., t. III, p. 189.

(4) Martens, 1re édit., t. II, p. 110 ; 2e édit., t. III, p. 198.

(5) Martens, 1re édit., t. II, p. 117 ; t. IV, p. 375 ; 2e édit., t. III, p. 215.

(6) Martens, 1re édit., t. II, p. 130 ; 2e édit., t. III, p. 245.

(7) Martens, 1re édit., t. II, p. 171 ; 2e édit., t. III, p. 257.

(8) Castro, t. III, p. 310; Martens, 1re édit., t. II, p. 208; 2e édit., t. III, p. 263.

10 février 1783 (1), ont reçu le nom de *neutralité armée*.

La définition du blocus consacrée par la déclaration russe fut reproduite dans un traité (art. 27) que la France signa le 11 janvier 1787 (2) avec la Russie, et dans celui (art. 18) conclu le 17 du même mois entre cette dernière puissance et les Deux-Siciles (3).

Révolution française : Blocus des côtes de la France par l'Angleterre.

§ 2916. Lorsque éclata la Révolution française, l'Angleterre ordonna la saisie de tous les navires neutres à destination d'un port de France, — ce qui était en réalité déclarer toutes les côtes de la France en état de blocus, — sous le prétexte que les lois internationales ne pouvaient être appliquées à ce pays dans la situation où il se trouvait. « La France, disait le ministre Pitt, doit être détachée du monde commercial, et traitée comme si elle n'avait qu'une seule ville, un seul port et si cette place était bloquée et affamée par terre et par mer. » Le 3e article des instructions qu'il adressa le 8 juin 1793 (4) aux commandants des vaisseaux de guerre et aux capitaines des corsaires anglais ordonnait que : « Dans le cas où Sa Majesté *déclare* quelque port bloqué, les commandants des vaisseaux et les armateurs qui rencontreront des bâtiments destinés pour de tels ports, mais qui étaient sortis des ports de leurs pays respectifs avant que la déclaration du blocus y fût arrivée, seront tenus de les avertir et de les engager à aller ailleurs, mais de ne pas les molester, à moins qu'ils ne tentent d'entrer dans le port bloqué. Il en sera de même de tous les vaisseaux qui seront partis d'un port de leur pays pour se rendre dans un port qu'on aura *déclaré* bloqué, après que cette déclaration aura été connue dans le pays d'où ils sont partis, de même que de tout navire qui, ayant eu connaissance du blocus dans le cours de son voyage, aura continué sa course dans l'intention d'y entrer. »

Traité entre la Suède et le Danemark du 27 mars 1794.

Parmi les États maritimes, le Danemark fut d'abord le seul qui repoussa la proposition de l'Angleterre de cesser tout commerce avec la France ; mais bientôt la Suède s'unit au Danemark, avec qui elle renouvela le 27 mars 1794 (5) les conventions de la neutralité armée de 1780. Par contre, les États-Unis signèrent avec l'Angleterre le 19 novembre 1794 (6) un traité par lequel ils consentirent

(1) Martens, 1re édit., t. III, p. 274 ; 2e édit., t. III, p. 267.
(2) De Clercq, t. I, p. 171 ; Martens, 1re édit., t. III, p. 1 ; 2e édit., t. IV, p. 196.
(3) Martens, 1re édit., t. III, p. 36 ; 2e édit., t. IV, p. 229.
(4) Martens, 1re édit., t. V, p. 264 ; 2e édit., t. V, p. 596.
(5) Martens, 1re édit., t. V, p. 274 ; 2e édit., t. V, p. 606.
(6) Elliot, v. I, p. 242 ; *State papers*, v. I, p. 784 ; Martens, 1re édit., t. VI, p. 336 ; 2e édit., t. V, p. 641.

à ce que la marchandise ennemie fût confiscable sur leurs navires; ils insistèrent toutefois sur la condition de la réalité du blocus. Nous trouvons cette condition nettement exprimée à l'article 16 du traité qu'ils conclurent en 1795 avec l'Espagne (1), lequel porte que « les marchandises neutres peuvent être transportées librement dans les ports de l'ennemi, pourvu que ces ports ne soient point assiégés, bloqués ou investis en réalité. »

Traité entre les Etats-Unis et l'Espagne du 25 novembre 1795.

En 1798, la Grande-Bretagne étendit le blocus fictif des côtes de la France à tous les ports et à toutes les embouchures de rivières de la Belgique *.

Neutralité armée de 1800. 1800-1815.

§ 2917. Les protestations du Danemark et de la Suède rallièrent la Russie et la Prusse, et un nouvel acte de neutralité armée fut signé par ces puissances le 16 et le 18 décembre 1800 (2).

Nous avons déjà dit ailleurs que la neutralité armée de 1780 avait établi en principe qu'on ne considérerait comme bloqué que le port qui serait environné de navires de guerre en nombre suffisant et stationnant à une distance assez rapprochée les uns des autres pour rendre dangereuse l'entrée des navires neutres. La neutralité de 1800 confirma la même règle. Il est dit à l'article 3: « Pour déterminer ce qui caractérise un port en état de blocus, on ne doit comprendre dans cette dénomination que celui dont l'entrée est évidemment dangereuse par suite de dispositions de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux destinés à cette opération et à une proximité suffisante, et l'on ne peut regarder comme contrevenant à la présente convention que le bâtiment qui entre dans un port bloqué ou celui qui, ayant été préalablement averti de l'état du port par le commandant du blocus, cherche à y pénétrer par violence ou par supercherie. »

Traité du 17 juin 1801 entre l'Angleterre et la Russie.

L'Angleterre se mit en mesure de détruire la coalition des neutres en déclarant la guerre aux puissances de la Baltique; mais, après l'attaque dirigée contre Copenhague le 2 avril 1801, un armistice intervint, et l'Angleterre conclut avec la Russie le 17 juin

(1) Calvo, t. IV, p. 113; Cantillo, p. 665; Elliot, v. I, p. 390; *State papers*, v. VIII, p. 540; Martens, 1re édit., t. VI, p. 561; 2e édit., t. VI, p. 143.

* Pistoye et Duverdy, t. I, pp. 366, 367; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 331, 361, 362; Manning, pp. 322, 323; Massé, t. I, §§ 283, 284; Heffter, § 157; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 28; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVIII; Twiss, *War*, § 102; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, p. 250; Gessner, pp. 160, 161.

(2) Martens, 1re édit., t. VII, p. 516; *Suppl.*, t. II, pp. 389, 399, 406; 2e édit., t. VII, pp. 172, 181, 188; *State papers*, v. I, p. 327.

suivant (1) un traité par lequel elle semblait admettre les principes défendus par les puissances du Nord. Elle reconnut en effet que pour qu'un port fût bloqué, il fallait qu'il y eût devant ce port une force effective ; seulement, au lieu de stipuler que cette force devait consister en des vaisseaux arrêtés *et* suffisamment proches, elle substitua la particule *ou* à la particule *et*. Aux termes de ce traité, pour faire un blocus, elle n'était pas obligée d'avoir des vaisseaux arrêtés ; il suffisait que les vaisseaux fussent suffisamment proches du lieu qu'elle voulait bloquer.

Accession du Danemark le 23 octobre 1801, et de la Suède le 30 mars 1802.

Le Danemark accéda à la convention anglo-russe le 23 octobre 1801 (2), et la Suède le 30 mars 1802 (3). Cette convention ne fut pas longtemps observée. Nous voyons, il est vrai, le gouvernement anglais, sur les remontrances de celui des États-Unis, envoyer en 1804 aux commandants maritimes et aux juges des Cours de vice-amirauté l'instruction de ne pas considérer comme existant le blocus des îles françaises des Indes occidentales, si ce n'est à l'égard de certains ports qui étaient réellement investis, et alors de ne capturer les vaisseaux destinés à ces ports qu'à moins qu'ils n'eussent été préalablement avertis de n'y pas entrer.

Ordre du conseil britannique du 16 mai 1806.

§ 2918. Mais, dans d'autres parages, l'Angleterre n'en persévère pas moins dans son système de blocus fictif. Le 16 mai 1806 (4), un ordre du conseil britannique déclare bloqués tous les ports, toutes les côtes, toutes les rivières depuis l'Elbe jusqu'à Brest.

Voici en quels termes Fox, alors ministre des affaires étrangères, donna à M. Monroe, envoyé des États-Unis, à Londres, communication de cet acte qui prononçait l'interdit commercial sur deux cents lieues de mer, c'est-à-dire sur une étendue telle que les marines réunies de toutes les puissances n'auraient pu suffire à en effectuer le blocus :

« Le roi, considérant les mesures extraordinaires que l'ennemi vient de prendre dans l'intention de ruiner le commerce de ses sujets, a cru convenable d'ordonner que les mesures nécessaires seraient prises pour le blocus des côtes, des rivières et des ports depuis l'Elbe jusqu'au port de Brest inclusivement, et que lesdits côtes, rivières et ports sont et doivent être considérés comme blo-

(1) Hertslet, v. I, p. 208 ; Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. II, p. 476 ; 2e édit., t. VII, p. 260.

(2) Hertslet, v. I, p. 204 ; Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. III, p. 193 ; 2e édit., t. VII, p. 273.

(3) Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. III, p. 196 ; 2e édit., t. VII, p. 276.

(4) *State papers*, v. I, p. 1512 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. I, p. 436.

qués ; mais Sa Majesté déclare que ce blocus n'empêchera pas les bâtiments neutres chargés de marchandises non appartenant aux ennemis de Sa Majesté, et qui ne sont pas de contrebande, d'approcher desdites côtes, d'entrer ou de faire voile desdits rivières et ports (excepté les côtes, les rivières et les ports depuis Ostende jusqu'à la Seine, depuis longtemps en état de blocus et qui y sont encore), pourvu que lesdits bâtiments qui approcheront et qui entreront ainsi (excepté comme ci-dessus) n'aient pris leur cargaison dans aucun port appartenant aux ennemis de Sa Majesté ou en leur possession, et que lesdits bâtiments qui feront voile desdits rivières et ports (excepté comme ci-dessus) ne soient destinés pour aucun port appartenant aux ennemis de Sa Majesté ou en leur possession, et n'aient pas préalablement enfreint le droit de blocus.

« M. Monroe est donc prié de prévenir les consuls et les négociants américains résidant en Angleterre que les côtes, les rivières et les ports ci-dessus mentionnés doivent être regardés comme en état de blocus, et que dès lors toutes les mesures autorisées par les lois des nations et par les traités respectifs entre Sa Majesté et les puissances neutres seront adoptées et exécutées envers les bâtiments qui chercheraient à enfreindre ledit droit de blocus après cette notification. »

§ 2919. Cette mesure provoqua comme représailles de la part de l'empereur Napoléon le blocus continental, qui embrassait tous les pays alors sous la domination ou l'influence de la France et tous ses alliés, et leur défendait non seulement tout commerce, mais encore toute autre communication avec l'Angleterre. Ce blocus fut inauguré par le décret de Berlin du 21 novembre 1806, dont suit la teneur : Blocus continental. Décret de Berlin du 21 novembre 1806.

« Napoléon, Empereur des Français, Roi d'Italie, considérant :

« 1° Que l'Angleterre n'admet point le droit des gens suivi universellement par tous les peuples policés ;

« 2° Qu'elle répute ennemi tout individu appartenant à l'État ennemi et fait en conséquence prisonniers de guerre non seulement les équipages des vaisseaux armés en guerre, mais encore les équipages des vaisseaux de commerce et des navires marchands, et même les facteurs du commerce et les négociants qui voyagent pour les affaires de leur négoce ;

« 3° Qu'elle étend aux bâtiments et marchandises du commerce et aux propriétés des particuliers le droit de conquête, qui ne peut s'appliquer qu'à ce qui appartient à l'État ennemi ;

« 4° Qu'elle étend aux villes et aux ports de commerce non for-

tifiés, aux havres et aux embouchures des rivières le droit de blocus, qui, d'après la raison et l'usage de tous les peuples policés, n'est applicable qu'aux places fortes ;

« Qu'elle déclare bloquées des places devant lesquelles elle n'a pas même un seul bâtiment de guerre, quoiqu'une place ne soit bloquée que quand elle est tellement investie qu'on ne puisse tenter de s'en approcher sans danger imminent ;

« Qu'elle déclare même en état de blocus des lieux que toutes ses forces réunies seraient incapables de bloquer, des côtes entières et tout un empire ;

« 5° Que cet abus monstrueux du droit de blocus n'a d'autre but que d'empêcher les communications entre les peuples et d'élever le commerce et l'industrie de l'Angleterre sur la ruine de l'industrie et du commerce du continent ;

« 6° Que tel étant le but évident de l'Angleterre, quiconque fait sur le continent le commerce de marchandises anglaises favorise par là ses desseins et s'en rend le complice ;

« 7° Que cette conduite de l'Angleterre, digne en tout des premiers âges de la barbarie, a profité à cette puissance au détriment de toutes les autres ;

« 8° Qu'il est de droit naturel d'opposer à l'ennemi les armes dont il se sert et de le combattre de la même manière qu'il combat, lorsqu'il méconnaît toutes les idées de justice et tous les sentiments libéraux, résultat de la civilisation parmi les hommes ;

« Nous avons résolu d'appliquer à l'Angleterre les usages qu'elle a consacrés dans sa législation maritime.

« Les dispositions du présent décret seront constamment considérées comme principe fondamental de l'Empire jusqu'à ce que l'Angleterre ait reconnu que le droit de la guerre est un et le même sur terre que sur mer ; qu'il ne peut s'étendre ni aux propriétés privées, quelles qu'elles soient, ni à la personne des individus étrangers à la profession des armes, et que le droit de blocus doit être restreint aux places fortes réellement investies par des forces suffisantes.

« Nous avons en conséquence décrété et décrétons ce qui suit :

« Article premier. — Les Iles Britanniques sont déclarées en état de blocus.

« Art. 2. — Tout commerce et toute correspondance avec les Iles Britanniques sont interdits. En conséquence, les lettres ou paquets adressées en Angleterre ou à un Anglais, écrits en langue anglaise, n'auront pas cours aux postes et seront saisis.

« Art. 3.— Tout individu sujet de l'Angleterre, de quelque état et condition qu'il soit, qui sera trouvé dans les pays occupés par nos troupes ou par celles de nos alliés, sera fait prisonnier de guerre.

« Art. 4.— Tout magasin, toute marchandise, toute propriété, de quelque nature qu'elle puisse être, appartenant à un sujet de l'Angleterre, seront déclarés de bonne prise.

« Art. 5.— Le commerce des marchandises anglaises est défendu; et toute marchandise appartenant à l'Angleterre ou provenant de ses fabriques et de ses colonies est déclarée de bonne prise.

« Art. 6.— La moitié du produit de la confiscation des marchandises et des propriétés déclarées de bonne prise par les articles précédents sera employée à indemniser les négociants des pertes qu'ils ont éprouvées par la prise des bâtiments de commerce qui ont été enlevés par les croisières anglaises.

« Art. 7. — Aucun bâtiment venant directement de l'Angleterre ou des colonies anglaises, ou y ayant été depuis la publication du présent décret, ne sera reçu dans aucun port.

« Art. 8. — Tout bâtiment qui, au moyen d'une fausse déclaration, contreviendra à la disposition ci-dessus sera saisi, et le navire et la cargaison seront confisqués comme s'ils étaient propriété anglaise.

« Art. 9. — Notre tribunal des prises de Paris est chargé du jugement définitif de toutes les contestations qui pourront survenir dans notre Empire ou dans les pays occupés par l'armée française relativement à l'exécution du présent décret. Notre tribunal des prises à Milan sera chargé du jugement définitif desdites contestations qui pourront survenir dans l'étendue de notre royaume d'Italie.

« Art. 10. — Communication du présent décret sera donnée par notre ministre des relations extérieures aux rois d'Espagne, de Naples, de Hollande et d'Étrurie, et à nos alliés, dont les sujets sont victimes, comme les nôtres, de l'injustice et de la barbarie de la législation maritime anglaise.

« Art. 11.— Nos ministres des relations extérieures, de la guerre, de la marine, des finances, de la police, et nos directeurs généraux des postes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

« Napoléon.

« Par l'Empereur : *Le Secrétaire d'Etat*,
« Hugues B. Maret *. »

* Voyez 3e partie, liv. I, Décret de Berlin de 1806 ; Boeck, *Propriété*

Ordres du conseil britannique du 7 janvier et du 11 novembre 1807.

§ 2921. L'Angleterre répondit au blocus continental par un ordre du conseil, en date du 7 janvier 1807 (1), qui mettait en état de blocus tous les ports de la France et de ses colonies ; et le 11 novembre suivant (2) trois nouveaux ordres du conseil étendirent le blocus non seulement à toutes les côtes, places et ports de la France, mais en général à tous ceux dont le pavillon britannique était exclus ; il y était dit textuellement que « ces ports et places seraient soumis aux mêmes restrictions relativement au commerce et à la navigation que s'ils étaient bloqués effectivement de la manière la plus rigoureuse par les forces navales de Sa Majesté. »

Ces ordres, il faut le reconnaître, furent l'objet de critiques sévères au sein du parlement britannique. Lord Erskine les déclara inconstitutionnels et contraires au droit des gens.

Décret de Milan du 17 décembre 1807.

§ 2922. Poursuivant son système de représailles, l'empereur Napoléon répondit par ce décret :

« En notre palais royal de Milan, le 17 décembre 1807.

« Napoléon, Empereur des Français, Roi d'Italie et Protecteur de la Confédération du Rhin.

« Vu les dispositions arrêtées par le gouvernement britannique en date du 11 novembre dernier, qui assujettissent les bâtiments des puissances neutres, amies et même alliées de l'Angleterre, non seulement à une visite par les croiseurs anglais, mais encore à une station obligée en Angleterre et à une imposition arbitraire de tant pour cent sur leur chargement, qui doit être réglée par la législation anglaise ; considérant que par ces actes le gouvernement anglais a dénationalisé les bâtiments de toutes les nations de l'Europe ; qu'il n'est au pouvoir d'aucun gouvernement de transiger sur son indépendance et sur ses droits, tous les souverains de l'Europe étant solidaires de la souveraineté et de l'indépendance de leur pavillon ; que si, par une faiblesse inexcusable et qui serait une tache ineffaçable aux yeux de la postérité, on laissait passer en principe et consacrer par l'usage une pareille tyrannie, les Anglais en prendraient acte pour l'établir en droit, comme ils ont profité de la tolérance des gouvernements pour établir l'infâme principe que le pavillon ne couvre pas la marchandise, et pour donner à leur droit

privée ennemie, §§ 87-92, 403 ; A. Desjardins, *Les derniers progrès du droit international*, *Revue des Deux-Mondes*, du 15 janvier 1882, p. 348 ; Fauchille, pp. 94 et seq. ; Perels, p. 196.

(1) *State papers*, v. VIII, p. 468 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. I, p. 444.

(2) *State papers*, v. VIII, p. 469 ; Martens, *Nouv. recueil*, t I, p. 446.

de blocus une extension arbitraire et attentatoire à la souveraineté de tous les Etats ;

« Nous avons décrété et décrétons ce qui suit :

« Article premier.— Tout bâtiment, de quelque nation qu'il soit, qui aura souffert la visite d'un vaisseau anglais, ou se sera soumis à un voyage en Angleterre, ou aura payé une imposition quelconque au gouvernement anglais, est par cela seul déclaré dénationalisé, a perdu la garantie de son pavillon et est devenu propriété anglaise.

« Art. 2.— Soit que lesdits bâtiments ainsi dénationalisés par les mesures arbitraires du gouvernement anglais entrent dans nos ports ou dans ceux de nos alliés, soit qu'ils tombent au pouvoir de nos vaisseaux de guerre ou de nos corsaires, ils sont déclarés de bonne prise.

« Art. 3.— Les Iles Britanniques sont déclarées en état de blocus sur mer comme par terre. Tout bâtiment, de quelque nation qu'il soit, quel que soit son chargement, expédié des ports d'Angleterre, ou des colonies anglaises, ou des pays occupés par les troupes anglaises, ou allant en Angleterre, ou dans les colonies anglaises, ou dans les pays occupés par les troupes anglaises, est de bonne prise comme contrevenant au présent décret ; il sera capturé par nos vaisseaux de guerre ou par nos corsaires et adjugé au capteur.

« Art. 4. — Ces mesures, qui ne sont qu'une juste réciprocité pour le système barbare adopté par le gouvernement anglais, qui assimile sa législation à celle d'Alger, cesseront d'avoir leur effet pour toutes les nations qui sauraient obliger le gouvernement anglais à respecter leur pavillon. Elles continueront d'être en vigueur pendant tout le temps que ce gouvernement ne reviendra pas aux principes du droit des gens qui règlent les relations des Etats civilisés dans l'état de guerre. Les dispositions du présent décret seront abrogées et nulles par le fait dès que le gouvernement anglais sera revenu aux principes du droit des gens, qui sont aussi ceux de la justice et de l'honneur.

« Art. 5. — Tous nos ministres seront chargés de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

« Napoléon *. »

Au blocus continental français accédèrent d'abord la Prusse et le Danemark ; l'accession de ce dernier Etat entraîna le bombarde- **Accession de la Prusse, du Danemark et de la Rus-**

* Voyez 3e partie, liv. III, Décret de Milan de 1807.

sie au blocus continental français. 1807.

ment de Copenhague par la flotte anglaise au mois de septembre 1807. Cet acte indigna tellement l'empereur de Russie qu'il accéda également au blocus continental, en proclamant de nouveau les principes de la neutralité armée et en s'engageant à « ne jamais déroger à ce système ».

Ordre du Conseil britannique du 26 avril 1809.

§ 2923. Les ordres du conseil de 1807 ayant eu pour résultat d'éloigner la navigation neutre des ports de l'Angleterre, le cabinet de Saint-James, par un ordre du 26 avril 1809 (1), restreignit son blocus général à tous les ports et places vers le nord jusqu'à la rivière d'Ems inclusivement soumis au gouvernement qui s'appelait Royaume de Hollande, à tous les ports et places de la France, ensemble avec les colonies, plantations et établissements possédés par ces deux gouvernements et par chacun d'eux, ainsi qu'aux ports et places de la partie septentrionale de l'Italie à partir des ports d'Orbitello et de Pessaro inclusivement.

Adhésion de l'Autriche et de la Suède au système prohibitif français.

Non intercourse act des États-Unis du 1er mai 1710.

§ 2924. La même année, l'Autriche et la Suède (2) donnèrent leur adhésion au système prohibitif français, et les États-Unis, malgré les avances que parut leur faire le gouvernement anglais, défendirent à leurs nationaux, par l'acte de *non intercourse* du 1er mai 1810 (3), tout commerce avec les États en guerre, tant avec la France qu'avec l'Angleterre ; mais ils finirent par obtenir en faveur de tous les navires américains et de leurs cargaisons, lorsqu'elles étaient propriétés américaines, la révocation, le 28 avril 1811, des décrets français de Berlin et de Milan, et, le 23 juin 1812, des ordres antérieurs du conseil britannique (4).

Fin du blocus continental. 1814.

Les menées de l'Angleterre parvinrent à détacher la Russie, la Suède en 1812 et la Prusse en 1813 du système continental français, que la chute de Napoléon en 1814-1815 fit cesser entièrement *.

Condamnation des blocus fictifs par les puissances européennes. 1815-1854.

§ 2925. Depuis 1815, les relations maritimes des peuples ont été rétablies d'après les principes qui prévalaient en 1791. Toutes les puissances européennes, l'Angleterre exceptée, ont condamné

(1) *State papers*, v. VIII, p. 491 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. I, p. 483.
(2) Martens, *Nouv. recueil*, t. I, p. 30.
(3) *State papers*, v. VIII, p. 496 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. I, p. 508.
(4) Martens, *Nouv. recueil*, t. I, p. 547.

* Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 330, 362, 363 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, pp. 251 et seq. ; Gessner, pp. 161 et seq. ; Pistoye et Duverdy, t. I, pp. 366, 367, 370 ; Massé, t. I, §§ 284, 285 ; Klüber, *Droit*, §§ 306 et seq. ; Heffter, § 155 ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. III, § 28 ; Cussy, *Phases*, t. II, pp. 243 et seq. ; Fiore, t. II, p. 461 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 321 ; Manning, pp. 330 et seq. ; Twiss, *War*, § 102 ; Wildman, v. II, pp. 183, 184.

les blocus fictifs et reconnu les blocus réellement effectifs comme seuls légitimes et obligatoires à l'égard des neutres.

Traité entre le Danemark et la Prusse du 17 juin 1818.

Comme nous l'avons déjà mentionné, plusieurs traités sont allés jusqu'à stipuler en quoi doivent consister les forces suffisantes pour donner ce caractère au blocus. Ainsi l'article 18 d'une convention conclue le 17 juin 1818 (1) entre le Danemark et la Prusse reproduit à peu près identiquement l'article 20 du traité que le premier de ces États avait signé avec la France en 1742 (2), portant qu'un port pour être réputé bloqué doit être investi par deux vaisseaux au moins du côté de la mer et par une batterie de canons du côté de la terre.

Traités des Etats-Unis avec la Suède le 4 septembre 1816, et avec la Prusse le 1er mai 1828.

En général, une tolérance, une courtoisie réciproque fait place à une rigueur excessive. Dans les traités que les États-Unis ont signés avec la Suède le 4 septembre 1816 (3) et avec la Prusse le 1er mai 1828 (4), il est dit, à l'article 13, que, en considération de la distance des deux pays, aucun navire ayant pour destination un port supposé bloqué au moment de son départ ne sera d'une part ni de l'autre saisi et confisqué pour une première tentative d'entrer dans ledit port, à moins qu'il ne puisse être prouvé qu'il a pu, dans le cours de sa traversée, apprendre que le blocus continuait encore, mais que la confiscation serait justifiée s'il tentait une seconde fois dans le cours du même voyage d'entrer dans le port encore bloqué après avoir reçu un avertissement.

Blocus par le Brésil de la rive orientale du Rio de la Plata. 1825.

§ 2926. Cette doctrine a été adoptée par la France. En 1825, le gouvernement brésilien avait déclaré en état de blocus une grande partie de la rive orientale du Rio de la Plata ; les armateurs français ne tinrent pas compte de la signification de ce blocus sur le papier, et firent des expéditions pour les ports dont un blocus matériel ne défendait pas l'entrée. Plusieurs navires ayant été capturés par des vaisseaux de guerre brésiliens et les démarches de l'envoyé de la France pour en obtenir la restitution ou des indemnités ayant échoué, une escadre française vint s'embosser dans le port de Rio-de-Janeiro. Cette attitude eut pour résultat la conclusion, le 21 août 1828 (5) d'un traité qui est on ne peut plus explicite

Traité entre la France et le Brésil du 21 août 1828.

(1) Martens, *Nouv. recueil*, t. IV, p. 527 ; *State papers*, v. V, p. 695.

(2) De Clercq, t. I, p. 46 ; Wenck, t. I, p. 591 ; *State papers*, v. XXXV, p. 1263.

(3) Elliot, v. I, p. 193 ; *State papers*, v. VI, p. 175 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. IV, p. 251.

(4) Elliot, v. I, p. 378 ; *State papers*, v. XV, p. 874 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. VII, p. 615.

(5) De Clercq, t. III, p. 505 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. VIII, p. 56 ; *Bulletin des lois*, 1829, n° 311 ; Lesur, 1828, app., p. 191.

sur la détermination des circonstances dans lesquelles un bâtiment expédié pour un port bloqué peut être capturé. Il est ainsi conçu : « Aucun bâtiment de commerce appartenant aux sujets de l'une des hautes parties contractantes, qui sera expédié pour un port, lequel se trouvera bloqué par l'autre, ne pourra être saisi, capturé ou condamné, si préalablement il ne lui a été fait une notification ou signification de l'existence ou de la continuation du blocus par les forces bloquantes ou par quelque bâtiment faisant partie de l'escadre ou de la division du blocus ; et pour qu'on ne puisse alléguer une prétendue ignorance du blocus et que le navire qui aura reçu cette intimation soit dans le cas d'être capturé, s'il vient ensuite à se représenter devant le port bloqué pendant le temps que durera le blocus, le commandant du bâtiment de guerre qui fera la notification devra apposer son visa sur les papiers du navire visité, en indiquant le jour, le lieu ou la hauteur où sera faite la signification contenant les mêmes déclarations exigées pour le visa. »

Blocus des ports de la régence d'Alger. 1827-1830.

§ 2927. Pendant qu'elle signait ce traité, la France mettait en pratique sur un autre point du globe les principes qu'il proclamait. Au mois de mai 1827, elle avait établi devant les ports de la Régence d'Alger un blocus, qui dura jusqu'en 1830. Les règles suivies relativement à ce blocus sont exposées dans une dépêche envoyée le 8 février 1830 par le ministre des affaires étrangères de France au conseil d'État, chargé de statuer sur la légitimité de la prise de deux bâtiments neutres saisis pour violation du blocus, le navire toscan *Carolina* et le navire sarde la *Madona di Montenero*, dont la confiscation fut ultérieurement décrétée.

Prise des navires *Carolina* et *Madona di Montenero*.

Le conseil avait demandé au ministre des renseignements sur les principes et les règles observés par rapport au blocus d'Alger. S. Exc. répondit que les instructions données par le ministre de la marine au commandant de l'escadre française dans ces eaux reconnaissaient la nécessité de la notification officielle du blocus aux neutres et indiquait la manière de procéder contre les bâtiments qui tenteraient d'enfreindre le blocus ; qu'elles prescrivaient de n'arrêter que ceux qui, après avoir reçu sur les lieux un premier avertissement mentionné au rôle d'équipage, se présenteraient de nouveau devant les ports de la Régence ; qu'il était impossible d'adopter à l'égard des neutres une législation plus conforme au droit des gens et moins restrictive de la liberté du commerce maritime en temps de guerre ; que la politique française se fondait sur les principes consacrés en 1800 par les traités de la neu-

tralité armée, principes que la France avait fait triompher dans ses discussions avec le Brésil sur la non-validité des prises françaises faites pendant le blocus de Buenos Aires ; enfin que, en principe général et chez toutes les nations, la violation d'un blocus officiellement notifié et établi d'une manière effective entraîne la saisie et la confiscation du navire qui a commis l'infraction.

Traités conclus par la France avec la Bolivie, le Texas, le Vénézuéla, l'Equateur et la Nouvelle-Grenade. 1834-1844.

§ 2928. Ces principes consacrés par la jurisprudence du conseil d'État, ainsi que par les traités que la France a conclus avec les autres puissances maritimes, notamment en 1834 avec la Bolivie (1), et plus tard en 1839 avec le Texas (2), en 1843 avec le Vénézuéla (3) et l'Équateur (4), en 1844 avec la Nouvelle-Grenade (5), sont posés en termes clairs et précis dans les instructions remises le 17 mai 1838 par le comte Molé aux croiseurs français chargés du blocus des côtes de la République Argentine :

Instructions du comte Molé aux croiseurs français au Rio de la Plata. 1838.

« Tout blocus pour être valable envers les neutres doit leur avoir été notifié et être effectif.

« Une fois établi devant un port, le blocus a pour objet d'empêcher l'entrée ou la sortie de tout navire, quel que soit son pavillon et à quelque nation qu'il appartienne. Un navire se présentant devant un port bloqué avant d'avoir eu connaissance du blocus doit d'abord en être averti, et la notification doit en être faite par écrit sur son rôle d'équipage. Mais cet avis ayant été donné et cette formalité ayant été remplie, s'il persiste à entrer dans le port ou s'il vient à s'y présenter de nouveau, le commandant du blocus a le droit de l'arrêter. Les bâtiments de guerre neutres se présentant devant un port bloqué doivent aussi être invités à s'éloigner ; s'ils persistent, le commandant du blocus a le droit de s'opposer à leur entrée par la force, et la responsabilité de tout ce qui peut s'ensuivre pèsera sur les violateurs du blocus.

« La France a admis les principes consacrés par le traité entre les puissances du Nord, qui lui fut signifié le 15 août 1780. Elle

(1) De Clercq, t. IV, p. 284 ; *Bulletin des lois*, 1837, n° 528 ; Lesur, 1837, app., p. 36.

(2) De Clercq, t. IV, p. 502 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. XV, p. 987 ; *State papers*, v. XXX, p. 1228 ; *Bulletin des lois*, 1840, n° 740 ; Lesur, 1840, app., p. 24.

(3) De Clercq, t. V, p. 7 ; Martens-Murhard, t. V, p. 165 ; *Bulletin des lois*, 1844, n° 1110.

(4) De Clercq, t. V, p. 88 ; Martens-Murhard, t. V, p. 402 ; *State papers*, v. XXXIII, p. 683 ; *Bulletin des lois*, 1845, n° 1187.

(5) De Clercq, t. V, p. 248 ; Martens-Murhard, t. VII, p. 613 ; *Bulletin des lois*, 1846, n° 1333.

les a toujours suivis depuis lors ; ou si elle s'en est quelquefois écartée dans des circonstances exceptionnelles, ce n'a été que par représailles des prétentions émises par la puissance maritime avec laquelle elle était alors en guerre, prétentions qu'au reste elle n'a jamais reconnues.

« Ces principes sont :

« 1° Que le pavillon couvre la marchandise (la contrebande de guerre exceptée) ;

« 2° Que la visite d'un bâtiment neutre par un bâtiment de guerre doit se faire avec tous les égards possibles ;

« 3° Que les munitions de guerre, canons, poudre, boulets, armes à feu, armes blanches, cartouches, pierres à fusil, mèches, etc., sont objets de contrebande de guerre ;

« 4° Que chaque puissance a le droit de fait convoyer ses bâtiments marchands, et dans ce cas la déclaration du commandant de guerre est suffisante pour justifier de la cargaison et du pavillon des navires convoyés. Dans aucun cas il n'y a lieu à faire visiter des bâtiments sous escorte d'un bâtiment de guerre de la nation de ces mêmes bâtiments ; la déclaration du capitaine escorteur suffit ;

« 5° Qu'un port n'est bloqué par les forces navales que lorsque, par la disposition de ces forces, il y a danger évident d'y entrer. Mais un bâtiment neutre ne peut être inquiété pour être entré dans un port précédemment bloqué par une force qui ne serait pas trouvée réellement devant le port au moment où le bâtiment se présentait, quelle que fût la cause de l'éloignement de la force qui bloquait, qu'elle provînt des vents ou du besoin de s'approvisionner. »

Blocus des ports du Mexique. 1838.

§ 2929. Dans le cours de la même année, le même ministre eut l'occasion d'exprimer son opinion sur un autre point non moins important concernant l'exercice du droit de blocus, c'est-à-dire la nécessité de l'avis particulier. Le commandant d'un des navires de guerre français employés à former le blocus des ports du Mexique s'était imaginé qu'après que la notification du blocus avait été faite officiellement aux gouvernements étrangers, il n'avait plus d'avis à donner lorsqu'il rencontrerait des navires qui, en dépit du blocus, tenteraient de débarquer des munitions pour la nation mexicaine. Informé de ce fait, M. le comte Molé écrivit le 20 octobre 1838 à son collègue de la marine la lettre suivante :

Lettre du comte Molé au ministre de la marine.

« M. N. confond ici deux choses très distinctes : la notification diplomatique qui doit être faite du blocus aux puissances neutres, et l'avis que les commandants des forces employées à le maintenir

sont toujours tenus de donner aux navires qui se présentent sur les lieux. Il paraît croire que l'accomplissement de la première formalité dispense nécessairement de la seconde, qui deviendrait ensuite superflue.

« Une telle manière de procéder est contraire non seulement aux principes ordinaires du droit maritime, mais encore aux instructions émanées de votre ministère et aux communications qui furent faites dans le temps au gouvernement des États-Unis ainsi qu'aux consuls étrangers à Veracruz.

« Je ne rappellerai point ici les raisons d'après lesquelles, indépendamment de la notification officielle et diplomatique d'un blocus, tout navire qui se présente devant le port bloqué doit recevoir du commandant des bâtiments de guerre chargés de faire respecter le blocus l'avertissement, qui est à la fois dans l'intérêt de ce navire et dans l'intérêt de la responsabilité de l'officier commis à l'exécution du blocus.

« Vous sentirez comme moi, Monsieur l'amiral et cher collègue, la nécessité de maintenir l'application de ce principe, ou pour mieux dire de cet usage, au blocus des ports du Mexique. »

Capture des bricks des États-Unis l'*America* et l'*Elisa Davidson*. 1839.

§ 2930. Un épisode du blocus qui avait provoqué ces instructions montre comment les officiers de la marine française les comprenaient et les mettaient en pratique.

Le 16 mars 1839, la corvette la *Perle*, croisant sur la côte de la République Argentine au sud du cap Saint-Antoine, surprit deux bricks marchands des États-Unis, l'*America* et l'*Elisa Davidson*, qui débarquaient leur cargaison en pleine côte et prenaient en échange des denrées du pays. Le commandant de la corvette interrogea les capitaines de ces navires, et, sur leur refus de répondre aux questions d'usage et de faire voir leurs papiers de bord, il saisit les bricks, qu'il conduisit à Montévidéo. Cette saisie donna lieu à une correspondance entre le commandant des forces françaises dans la Plata et le commandant de l'escadre des États-Unis. Celui-ci réclamait la restitution des navires saisis, parce que s'ils n'avaient point présenté leurs papiers, c'est que ces papiers, d'ailleurs parfaitement en règle, étaient déposés chez le consul des États-Unis ; qu'ils avaient quitté Montévidéo à une époque antérieure à celle à laquelle l'amiral français lui avait fait savoir que le blocus s'étendait au sud du cap Saint-Antoine, et à laquelle le consul français avait notifié le blocus.

L'amiral répondit dans une lettre datée du 24 mars 1839 que le refus formel de répondre aux questions à eux adressées et d'exhiber

leurs papiers pour prouver leur nationalité et leur ignorance du blocus justifiait la présomption que les navires violaient sciemment le blocus ; s'ils n'avaient pas opposé de refus aux demandes légitimes qui leur étaient faites, la *Perle* se serait bornée à leur signifier le blocus en leur enjoignant de s'éloigner. L'amiral terminait en disant : « Je répondrai à vos observations sur la nécessité du blocus de fait résultant de la présence de bâtiments devant les ports bloqués, que ce principe est incontestable ; que le gouvernement français n'en admet pas d'autres ; qu'il repousse toute prétention au blocus sur le papier, et que je ne veux point agir en dehors de ces principes. » Toutefois l'amiral français ordonna la remise des navires à leurs propriétaires, mais en déclarant que « le refus d'exhibition des papiers de bord réclamés pour reconnaître la nationalité des bâtiments et l'ignorance en laquelle ils prétendaient être du blocus était un délit dont il maintenait l'existence pleine et entière ; que ce délit avait seul motivé la translation des bricks à Montévidéo, et qu'à ce titre il protesterait contre toute prétention élevée dans le but d'obtenir des dommages et intérêts ».

Cette protestation était loin d'être déplacée et inopportune ; car deux demandes d'indemnité ne tardèrent pas à être adressées au gouvernement français : l'une de la part du gouvernement anglais, au sujet de marchandises appartenant à un négociant anglais de Buenos-Aires et embarquées sur l'*America ;* l'autre de la part du gouvernement des Etats-Unis, réclamant 25,000 dollars au profit des navires arrêtés.

Règlement danois. 1848.

§ 2931. Le règlement danois de 1848 (1) peut être considéré comme un des plus complets sur la question des blocus. Voici la teneur de ses dispositions à cet égard :

« 1° Est regardé comme port bloqué celui devant lequel un ou plusieurs vaisseaux de guerre sont stationnés de manière que nul bâtiment marchand ne puisse entrer ou sortir sans un danger évident d'être amené.

« 2° Arrivé sur la station, l'officier commandant les vaisseaux de guerre donnera avis du blocus aux consuls de toutes les puissances amies et neutres par une circulaire qu'il leur adressera à cet effet, et tous les bâtiments amis et neutres qui se trouvent déjà dans le port au commencement du blocus auront la libre faculté de se retirer dans le délai dont on conviendra.

« 3° Un exemplaire de la patente royale concernant le blocus

(1) Martens-Murhard, t. XII, p. 236.

sera communiqué à chaque navire passant par le Sund et les Belts. Il est défendu d'user de voies de fait à l'égard des bâtiments amis et neutres, à moins qu'après avoir été avertis du blocus ils n'essaient de le rompre ; mais tant qu'il y a lieu de présumer que le blocus ne leur est pas connu, le simple essai de passer par la ligne de blocus ne justifiera point l'emploi de la force ; moins encore un navire ami ou neutre pourra-t-il être amené par le motif seul qu'il est destiné pour un port bloqué ou qu'il se dirige vers ce port. Dans ces cas, l'officier commandant les vaisseaux de station n'aura qu'à prévenir les bâtiments respectifs de la déclaration du blocus, et lorsqu'il en aura été fait mention sur le journal de bord, le navire sera libre de prendre une autre route.

« 4° Si nonobstant cet avis le navire cherche à franchir le blocus, ou s'il y a lieu de présumer qu'il ait été informé du blocus à son passage par le Sund ou les Belts, ou que même il l'ait connu dès son départ du lieu où il a mis en mer, dans tous ces cas une tentative d'entrer dans le port bloqué sera regardée comme une violation du blocus, et en cas de nécessité on usera de force pour amener le navire.

« 5° L'officier qui contreviendra aux susdites dispositions ou qui abusera de son autorité au préjudice de navires amis et neutres sera puni selon l'exigence du cas et tenu en outre de payer le dommage *. »

Conduite observée par la Grande-Bretagne. 1854-1856.

§ 2932. Nous avons déjà exposé plus haut (liv. V, § 2872, p. 148), qu'en 1854, à l'époque de la guerre d'Orient, la Grande-Bretagne avait été amenée par les nécessités de son alliance avec la France sinon à renoncer formellement et définitivement à ses anciennes règles, du moins à en modifier l'application et à déclarer, le 28 mars 1854 (1), qu'elle n'agirait d'une manière hostile que contre

* Gessner, pp. 164-166 ; Pistoye et Duverdy, t. I, pp. 367, 370-373 ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 330, 350 et seq., 362, 363 ; Heffter, § 155 ; Cussy, *Phases*, t. I, pp. 216, 217 ; t. II, pp. 521 et seq. ; Manning, p. 327 ; Klüber, *Droit*, p. 379, note *a* ; Massé, t. I, p. 240, note 1 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVIII.

(1) La déclaration du gouvernement anglais était conçue en ces termes :

« Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ayant été contrainte de prendre les armes pour soutenir un allié, désire rendre la guerre aussi peu onéreuse que possible pour les puissances avec lesquelles elle reste en paix.

« Pour préserver le commerce des neutres de toute entrave inutile; Sa Majesté est disposée quant à présent à abandonner une partie des droits de belligérant qui lui appartiennent en vertu du droit des gens.

les neutres qui violeraient des blocus rendus effectifs par la présence d'une force navale suffisante pour interdire l'accès des ports, des rades ou des côtes ennemis. C'est du moins ce que le duc de Newcastle crut devoir exprimer à la chambre des Lords, quand l'opposition l'interpella sur la portée des instructions données aux croiseurs alliés *.

Déclaration du Congrès de Paris. 1856.

§ 2933. Les hommes d'Etat de la Grande-Bretagne se sont heureusement trompés en pensant que l'abandon qu'ils firent alors de leur doctrine des blocus fictifs de *cabinet* pourrait n'être que transitoire ; la déclaration du congrès de Paris du 16 avril 1856 (1), quoique moins explicite que celle des neutralités armées de 1780 et de 1800, a fini par rallier sur ce point toutes les puissances maritimes et élever à la hauteur d'un principe désormais incontesté de jurisprudence internationale les règles des blocus réels et effectifs**.

Conduite suivie dans la guerre civile des Etats-Unis. 1862.

§ 2934. Les Etats-Unis eux-mêmes, dans le cours de leur dernière guerre civile, se sont pleinement approprié la nouvelle doctrine, ainsi que Lord John Russell s'est plu à le reconnaître dans une note adressée le 15 février 1862 à Lord Lyons***.

Guerre contre le Danemark, l'Autriche et la Prusse. 1864.

§ 2935. Dans la lutte aussi inégale qu'injuste qu'il eut à soutenir en 1864 contre la Prusse et l'Autriche à propos de la question dite

« Il est impossible à Sa Majesté de renoncer à l'exercice de son droit de saisir les articles de contrebande de guerre et d'empêcher les neutres de porter les dépêches de l'ennemi; et elle doit maintenir le droit qu'a le belligérant d'empêcher les neutres de violer tout blocus effectif qui pourrait être établi avec des forces suffisantes contre les ports, les rades et les côtes de l'ennemi.

« Mais Sa Majesté abandonne le droit de saisir la propriété de l'ennemi chargée à bord d'un navire neutre, à moins qu'elle ne soit de la contrebande de guerre. Sa Majesté n'a pas l'intention de réclamer la confiscation de la propriété neutre qui n'est pas de la contrebande de guerre, trouvée à bord des navires de l'ennemi; et Sa Majesté déclare en outre que, désirant ardemment alléger autant que possible les maux de la guerre et restreindre ses opérations aux forces du pays régulièrement organisées, elle n'a pas actuellement l'intention de délivrer des lettres de marque pour commissionner des corsaires. »

* Gessner, p. 166 ; *Moniteur*, 7 juin 1854; Pistoye et Duverdy, t. I, pp. 367, 368.

(1) De Clercq, t. VII, p. 91; *Savoie*, t. VIII, p. 405; Martens-Samwer, t. II, p. 791; *Archives dipl.*, 1862, t. I, p. 146; *Bulletin des lois*, 1856, n° 381; Lesur, 1856, app., p. 19.

** Gessner, p. 167; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 485, 486; Phillimore, *Com.*, v. III, pp. 850, 851; Twiss, *War*, § 102; Heffter, § 155; Massé, t. I, § 285; Cussy, *Phases*, t. II, pp. 553 et seq.; Halleck, ch. XXIII, § 9; Fauchille, p. 108.

*** Gessner, p. 167; Halleck, ch. XXIII, § 9.

des duchés de l'Elbe, le Danemark a été à tort accusé par la presse allemande d'avoir violé la déclaration de 1856 en décrétant une série de blocus fictifs dans la Baltique.

Lors de la discussion des préliminaires de paix, le gouvernement danois, à qui les vainqueurs prétendirent imposer la restitution de toutes les prises allemandes et le paiement d'indemnités au profit des armateurs lésés, n'eut pas de peine à établir que la conduite de ses croiseurs avait été de tout point conforme aux prescriptions du droit international et à la marche tracée par le règlement général qu'il avait promulgué lors de sa guerre contre la Prusse en 1848.

Conduite observée par la France pendant les guerres de 1859 et de 1870.

§ 2936. En 1859 comme en 1870, dans ses deux guerres contre l'Autriche et l'Allemagne, la France, pour les blocus qu'elle a eus à établir, s'est inspirée des principes que son initiative avait fait prévaloir en 1854 et en 1856. On en trouve la preuve dans ce passage des instructions générales remises aux commandants de ses bâtiments de guerre :

« Conformément au quatrième alinéa de la déclaration du 16 avril 1856, tout blocus pour être obligatoire doit être effectif, c'est-à-dire maintenu par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi.

« L'établissement de tout blocus devra faire l'objet d'une notification formelle aux autorités des points bloqués. Cette notification sera envoyée aux autorités en même temps qu'au consul d'une des puissances neutres au moyen d'un parlementaire. Il conviendra de remplir la même formalité, si le blocus vient à être étendu à quelque nouveau point de la côte. Les limites du blocus seront expressément désignées par leur latitude et leur longitude.

« La violation d'un blocus ainsi établi résulte aussi bien de la tentative de pénétrer dans le lieu bloqué que de la tentative d'en sortir après la déclaration de blocus, à moins dans ce dernier cas que ce ne soit sur lest ou avec un chargement pris avant le blocus ou dans le délai fixé par le commandant des forces navales, délai qui devra toujours être suffisant pour protéger le commerce et la navigation de bonne foi. Ce délai devra d'ailleurs être mentionné dans la déclaration de blocus.

« Les bâtiments qui se dirigent vers un port bloqué ne sont censés connaître l'état de blocus qu'après que la notification spéciale en a été inscrite sur leurs registres ou papiers de bord par un des bâtiments de guerre formant le blocus. »

Guerre d'Orient 1877.

§ 2937. Pendant la guerre d'Orient de 1877, la Russie a manifesté l'intention de suivre, relativement aux blocus, les règles de la déclaration de Paris. La Porte a théoriquement admis le même principe; le décret du 3 mai 1877 déclarant en état de blocus tout le littoral russe de la mer Noire, dit (art. 2) : « Le blocus ici décrété commencera le 5 mai (n. st.) de cette année à devenir effectif, et sera maintenu par une flotte ottomane en force suffisante (1). » Toutefois, l'amiral turc Hobart-Pacha reconnut que pratiquement le blocus des ports russes de la mer Noire n'a jamais pu être effectif. Dans une lettre adressée le 11 janvier 1878 au *Levant Herald*, il s'exprime ainsi : « On a posé et je crois qu'on pose encore la question de savoir si un blocus effectif qui, après tout, a pour but de prévenir les communications de l'ennemi et de nuire à son commerce, ne peut, dans la position géographique particulière de la Russie et de la Turquie, être mis en pleine force au seul débouché pour les communications et le commerce par eau, à savoir le Bosphore. *Quoi qu'il en soit, il est clair que nous n'avons jamais eu assez de navires à soustraire aux autres importants devoirs pour admettre que nous ayons gardé un blocus strict* (2). »

Guerre du Chili contre le Pérou et la Bolivie. 1879 à 1880.

§ 2938. La conduite du Chili dans la guerre de 1879 a été analogue à celle de La Porte en 1877. Quoiqu'il ait expressément adhéré à la déclaration de Paris, le Chili n'a guère établi devant les ports du Pérou et de la Bolivie que des blocus fictifs. Tel fut le cas par exemple du blocus d'Iquique. Pendant tout le temps (avril à novembre) que dura ce blocus souvent interrompu, les navires neutres purent toujours pénétrer dans la place sans grand danger. Il en fut de même des ports d'Aucon et Chancay; ceux de Chorillos, de la Chira et de Lurin ne furent bloqués que par un seul transport naviguant entre Chorillos et Lurin *.

(1) *Deutscher Reichs-Anzeiger*, 7 mai 1877.

(2) Rolin Jaequemyns, *Revue de droit international*, 1878, t. X, p. 24.

* Fauchille, p. 125; *l'Année maritime*, 1879, pp. 25, 27, 43, 99; *La Revista de noticias*, 12 nov. 1880, supplém. n° 1.

LIVRE VI

DROIT DE VISITE ET DE RECHERCHE

§ 2939. Dans l'intérêt de la sûreté de la navigation en pleine mer et pour assurer l'efficacité de la police dévolue aux bâtiments de guerre sur la marine marchande, tout navire de commerce doit être en mesure de justifier à première réquisition de la sincérité de son pavillon et de la composition de son chargement. A ce double devoir se rattachent deux droits : celui de *recherche* ou de *perquisition* et celui de *visite* ou d'*inspection*. Ils consistent dans la faculté que les États se sont mutuellement accordée d'arrêter les navires les uns des autres au passage pour y pratiquer certaines constatations. Le premier s'exerce plus particulièrement en temps de paix, le second en temps de guerre. Nous ne nous occuperons que du second, qui est généralement considéré comme un des attributs essentiels inhérents à tout belligérant. Quelle pourrait, en effet, être la valeur des devoirs imposés aux neutres, si les belligérants n'étaient pas investis de la faculté d'en contrôler la stricte observation ? Notion générale du droit de visite et de recherche.

Le droit de visite se rattache principalement à l'interdiction du commerce de contrebande et à l'observation des blocus ; il en est pour ainsi dire le corollaire, voire même la conséquence nécessaire. La visite a en effet pour but de s'assurer si le navire qu'on arrête et son chargement n'appartiennent pas à l'ennemi, si le navire ne porte pas à l'ennemi des objets de contrebande de guerre ou de secours prohibé, et ne transporte pas des personnes ennemies ; elle peut tendre aussi à empêcher le navire de communiquer avec les ports bloqués. La tâche de la visite est donc de

constater la nationalité du navire, le caractère, l'origine et la destination de son chargement et la nationalité de l'équipage, lorsque cette nationalité ne résulte pas du pavillon du navire, comme cela a été stipulé dans plusieurs conventions internationales.

La visite se limite le plus souvent à l'examen des papiers de bord. On ne procède à des perquisitions qu'en cas de soupçons de fraude, particulièrement quand on constate que les papiers de bord sont faux ou que le pavillon sous lequel le bâtiment navigue n'est pas celui de l'État duquel il dépend. On peut donc, en résumé, considérer la visite comme une vérification de la nationalité et de la neutralité des navires.

Opinion des publicistes : Wheaton.

§ 2940. Wheaton fait observer avec raison que, sans le droit de recherche et de visite, il serait impossible de déjouer les fraudes en temps de guerre, de découvrir la propriété ennemie et de capturer les articles de contrebande ou les navires qui tentent de violer les blocus. Voulût-on d'ailleurs s'en tenir rigoureusement à la règle *navires libres*, *marchandises libres*, on ne pourrait encore dispenser les navires de l'obligation de prouver leur caractère national et l'existence des pièces de bord exigées par le droit des gens.

Halleck.

Halleck affirme que la visite et la recherche sont une dérogation à la liberté absolue des mers, universellement admise dans l'intérêt même des droits généraux de propriété, de juridiction, d'égalité et d'indépendance des États souverains.

Hautefeuille.

Approfondissant davantage encore la question, et après avoir proclamé comme un principe incontestable que les navires doivent être considérés comme une portion du territoire de l'État sous le pavillon duquel ils naviguent, Hautefeuille, beaucoup plus scrupuleux à l'égard des franchises du pavillon marchand, limite le droit de visite au point de le réduire théoriquement à une simple enquête sommaire sur la légitimité de l'usage des couleurs qui couvrent le navire. Il va jusqu'à prétendre que la visite n'est pas un véritable droit, mais un des moyens d'action du belligérant sur son ennemi, le mode d'exercice du droit de nuire à l'ennemi et du droit, concédé par la loi secondaire, d'arrêter les marchandises de contrebande destinées à l'ennemi : ce qui revient en définitive à transformer la visite en un fait accidentel d'une importance secondaire, dont la sphère d'action doit être renfermée dans les plus étroites limites. Ne voir dans le droit de visite, comme il le fait, qu'un acte matériel dépouillé de toute base légale et juridique, c'est, suivant nous, aller à l'encontre de la doctrine professée par tous les publicistes, qui y trouvent une garantie sérieuse dans l'intérêt des

combattants, aussi bien que dans celui des neutres, et qui n'ont épargné aucun soin pour en bien exposer les règles et discuter les principes constitutifs, ainsi que pour élucider les questions pratiques que ce droit peut faire naître.

Perels est d'avis que le droit de visite ne saurait être contesté aux belligérants. Sa nécessité est évidente, et il peut s'exercer en tout endroit qui peut être le théâtre d'hostilités. Le droit de visite doit s'exercer avec tous les ménagements imaginables ; il n'appartient qu'aux navires de guerre des nations belligérantes. Il n'y a donc pas de droit de visite pour les neutres. Perels.

Boeck reconnaît aussi la légitimité de ce droit, et insiste, sur l'obligation, pour celui qui l'exerce, de relâcher le navire neutre, s'il n'a pas à bord de contrebande de guerre et n'a pas violé un blocus. Boeck.

Testa pense que la visite est une conséquence nécessaire du droit de prise et du droit d'empêcher la contrebande de guerre. La visite est non seulement un droit, mais un moyen d'exercer un autre droit, celui de prise. Il n'existe, cela va sans dire, qu'en temps de guerre il faudrait le restreindre à la répression de la contrebande de guerre et à l'action nécessaire pour le maintien des blocus *. Testa.

§ 2941. L'importance hors ligne du droit de visite, en raison des entraves forcées qu'il apporte aux transactions maritimes, a soulevé de nombreuses et vives discussions toutes les fois qu'on a cherché à l'appliquer en temps de paix ; son exercice en temps de guerre n'a pas soulevé les mêmes controverses, parce qu'on n'a pu s'empêcher de le considérer avant tout comme le résultat nécessaire et en quelque sorte inséparable des relations toutes particulières qui surgissent par la force même des choses entre les Exercice du droit de visite en temps de guerre.

* Gessner, pp. 278 et seq. ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 248 et seq.; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 1, 5-11 ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. III, ch. XXIX ; Lawrence, *Visitation*, p. 4 ; Rayneval, *Inst.*, t. II, p. 59 ; Rayneval, *De la liberté*, t. I, ch. XVI, XXVIII ; Hubner, t. I, pte. 2, p. 227 ; Heffter, § 167 ; Klüber, *Droit*, § 293 ; Bluntschli, §§ 819 et seq.; Fiore, t. II, p. 464 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 154 ; Twiss, *War*, § 91 ; Halleck, ch. XXV, § 1 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 10 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVI ; Valin, *Traité*, ch. IV, sect. 1, § 6 ; Jouffroy, p. 213 ; Wildman, v. II, pp. 118 et seq. ; Morin, *Les lois*, t. II, pp. 352 et seq.; Vattel, *Le droit*, liv. III, § 114 ; Wheaton, *Hist.*, période 1, § 17 ; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. XIV ; Puffendorf, *De rebus*, lib. XXV , § 41 ; Galiani, *Dei doveri*, cap. X, § 5, art. 1, pp. 458, 459 ; Fiore, t. II, pp. 464, 465 ; Dudley-Field, *Projet de Code*, p. 634 ; Perels, p. 312 ; Boeck, § 708 ; Testa, p. 231.

belligérants et ceux que la neutralité empêche de s'associer aux hostilités *.

Résumé historique.

§ 2942. Il serait assez difficile de préciser l'époque à laquelle les nations de l'Europe ont reconnu le droit de visite d'une manière définitive. Le *Consulat de la mer* en mentionne déjà l'existence, et le regarde comme un droit accessoire de celui de capturer les biens ennemis et la contrebande de guerre.

Lois intérieures et stipulations conventionnelles.

C'est au même titre qu'on le voit sanctionné par les plus anciens règlements maritimes de la France et de l'Angleterre. Quelques stipulations conventionnelles du quinzième siècle, notamment les traités conclus par l'Angleterre en 1406, en 1417, en 1418 et en 1495 avec le duc de Bourgogne, en 1460 avec la République de Gênes, et en 1496 avec le duc de Bretagne, en réduisent l'exercice à une information verbale placée sous la garantie du serment. On lit en effet dans le traité de 1460 avec Gênes : « *Nec caricabunt aut portabunt in navigiis eorum supra dicta bona aut mercimonia alicujus inimici nostri aut inimicorum nostrorum, et casu quo fecerint, petiti ei interrogati per nostros dictos Januenses, debent immediate et sine dilatione (mediante juramento suo cui subditi nostri fidem debent) veritatem dicere et fateri et quæ et qualia bona inimicorum nostrorum vel inimici ducunt in navibus suis, et illa sine difficultate tradere et deliberare capitaneis vel ducentibus navigia nostra pro custodia maris, vel aliis subditis nostris, quos obviare contingeret navibus dictorum Januensium, ubicumque super mare recipiendo pro rata nauli sive affrectamenti hujus modi mercimonia.* Ils ne chargeront ou ne transporteront point sur leurs navires des biens ou des marchandises susmentionnés appartenant à quelqu'un de nos ennemis ; et dans le cas où ils l'auraient fait, requis et interrogés par nosdits *Januenses*, ils doivent immédiatement et sans délai (sous leur serment, auquel nos sujets doivent

* Lawrence, *Visitation and search*; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. III, § 29; Phillimore, *Com.*, v. III, § 325 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 1 et seq.; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 248 et seq. ; Massé, t. I, § 307 ; Cauchy, t. I, p. 55 ; t. II, pp. 91, 220, 277, 389 ; Gessner, pp. 278 et seq., 287 et seq.; Heffter, §§ 167, 168 ; Bluntschli, § 819 ; Tetens, *Considérations*, sect. 5, p. 134 ; Pistoye et Duverdy, t. I, p. 235 ; Cussy, *Phases*, t. I, p. 228 ; Jouffroy, pp. 213 et seq.; Martens, *Précis*, § 321 ; Fiore, t. II, pp. 464 et seq.; Twiss, *War*, § 91 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 154; Duer, v. I, lect. 8, § 12 ; Halleck, ch. XXV, § 10 ; Wildman, v. II, pp. 119 et seq.; Manning, pp. 350 et seq.; Vergé, *Précis de Martens*, t. II, pp. 337, 338 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 10 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVI ; Garden, *Traité*, t. II, pp. 377-386 ; Merlin, *Répertoire*, t. XIII, p. 115.

foi) dire la vérité et avouer la quantité et la nature des biens appartenant à notre ou à nos ennemis qu'ils ont à bord de leurs navires, et livrer et remettre ces biens sans difficulté aux capitaines ou officiers commandant nos navires préposés à la garde de la mer ou à d'autres de nos sujets que pourraient rencontrer les navires de nosdits *Januenses*, et lesquels recevront partout sur mer des marchandises au prorata du fret ou du nolisement de ce genre. »

Les traités de date moins reculée reconnaissent également ce droit de visite ; mais, à vrai dire, c'est seulement depuis deux siècles qu'il est nettement défini et délimité (1).

(1) Voir les traités du 28 septembre 1716 (Dumont, t. VIII, pte. I, p. 478) entre la France et les Villes Hanséatiques ; 1er mai 1725 (Cantillo, p. 218; Dumont, t. VIII, pte. 2, p. 114) entre l'Espagne et l'Autriche ; 8 septembre 1726 (Dumont, t. VIII, pte. 2, p. 136) entre la Hollande et la régence d'Alger; 21 décembre 1739 (Wenck, t. I, p. 414) entre la France et la Hollande; 7 avril 1740 (Wenck, t. I, p. 519) entre les Deux-Siciles et la Turquie; 16 avril 1729 (Wenck, t. II, p. 8; Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. I, p. 189) 23 décembre 1736 (Wenck, t. I, p. 446), 15 avril 1741 (Wenck, t. II, p. 17), et 3 juin 1742 (Wenck, t. II, p. 100) entre la Suède et Alger, Tunis, Tripoli et les Deux-Siciles ; 23 août 1742 (De Clercq, t. I, p. 46 ; Wenck, t. I, p. 595 ; *State papers*, v. XXXV, p. 1263) entre la France et le Danemark ; 6 avril 1748 (Wenck, t. II, p. 275) entre les Deux-Siciles et le Danemark; 1er avril 1769 (De Clercq, t. I, p. 111 ; Wenck, t. III, p. 752; Martens, 1re édit., t. I, p. 248 ; 2e édit., t. I, p. 634) entre la France et Hambourg, confirmé le 17 mars 1789 (De Clercq, t. I, p. 201 ; Martens, 1re édit., t. III, p. 158; 2e édit., t. IV, p. 425); 28 juillet 1760 (Hertslet, v. I, p. 100; Wenck, t. III, p. 254; Martens, 1re édit., t. IV, p. 1 ; 2e édit., t. I, p. 42) entre la Grande-Bretagne et le Maroc; 16 mai 1772 (Martens, 1re édit., t. VI, p. 138 ; 2e édit., t. II, p. 38) entre le Danemark et Alger; 6 février 1778 (Elliot, v. I, p. 34 ; *State papers*, v. V, p. 6; Martens, 1re édit., t. I, p. 685 ; 2e édit., t. II, p. 587) entre la France et les Etats-Unis ; 18 septembre 1779 (De Clercq, t. I, p. 131 ; Martens, 1re édit., t. II, p. 33; 2e édit., t. II, p. 709) entre la France et le Mecklembourg-Schwerin; 14 septembre 1782 (Cantillo, p. 568; Martens, 1re édit., t. II, p. 218; 2e édit., t. III, p. 402) entre l'Espagne et la Turquie; 8 octobre 1782 (Elliot, v. I, p. 134; Martens, 1re édit., t. II, p. 242; 2e édit., t. III, p. 426) entre les Etats-Unis et la Hollande ; 3 avril 1783 (Elliot, v. I, p. 168; Martens, 1re édit., t. II, p. 328; t. VII, p. 52; 2e édit., t. III, p. 565) entre les Etats-Unis et la Suède ; 10 septembre 1784 (Cantillo, p. 590; Martens, 1re édit., t. II, p. 531; 2e édit., t. III, p. 761) entre l'Espagne et Tripoli ; 10 septembre 1785 (Elliot, v. II, p. 334; *State papers*, v. XV, p. 885 ; Martens, 1re édit., t. II, p. 566 ; 2e édit., t. IV, p. 37) entre les Etats-Unis et la Prusse ; 12 novembre 1785 (Neumann, t. I, p. 390; Martens, 1re édit., t. II, p. 632 ; 2e édit., t. IV, p. 84) entre l'Autriche et la Russie; 26 septembre 1786 (De Clercq, t. I, p. 146; *State papers*, v. III, p. 342; Martens, 1re édit., t. II, p. 680; 2e édit., t. IV, p. 155) entre la France et la Grande-Bretagne ; 11 janvier 1787 (De Clercq, t. I, p. 171 ; Martens, 1re édit., t. III, p. 1 ; 2e édit., t. IV, p. 196) entre la France et la Russie ; 17 janvier 1787 (Martens, 1re édit., t. III, p. 36 ; 2e édit., t. IV, p. 229) entre la Russie et les Deux-Siciles ; 25 janvier 1787 (Elliot, v. I, p. 473 ; Martens, 1re édit.,

Précédent contraire à l'exercice de ce droit.

§ 2943. Ce n'est cependant pas sans luttes, sans résistances, que le droit de visiter les navires marchands a reçu sa consécration formelle dans le droit international. Les neutres en ont pendant nombre d'années combattu l'application et les conséquences les plus légitimes, comme on l'a vu notamment du temps de la reine Elisabeth et dans la guerre que l'Angleterre soutint à cette époque contre l'Espagne.

Voici comment Grotius s'exprime à cet égard : « Après la paix de Vervins, la reine Élisabeth, continuant la guerre avec l'Espagne, pria le roi de France de permettre qu'il fît visiter les vaisseaux français qui allaient en Espagne, pour savoir s'ils n'y portaient point des munitions de guerre cachées ; mais on le refusa, par la raison que ce serait une occasion de favoriser le pillage et de troubler le commerce. »

Traité de 1659, entre la France et l'Espagne.

§ 2944. Le traité des Pyrénées du 7 novembre 1659 entre la France et l'Espagne (1) est un des premiers actes internationaux

t. III, p. 54; 2e édit., t. IV, p. 247) entre les Etats-Unis et le Maroc; 20 décembre 1787 (Castro, t. III, p. 428; Martens, 1re édit., t. III, p. 105; 2e édit., t. IV, p. 315) entre le Portugal et la Russie; 30 juillet 1789 (Martens, 1re édit., t. IV, p. 532; 2e édit., t. IV, p. 438) entre le Danemark et Gênes; 5 mai 1792 (Martens, 1re édit., t. VI, p. 296; 2e édit., t. V, p. 316) entre la Suède et Alger; 27 octobre 1795 (Calvo, t. IV, p. 113; Cantillo, p. 665; Elliot, v. I, p. 390; *State papers*, v. VIII, p. 540; Martens, 1re édit., t. VI, p. 561; 2e édit., t. VI, p. 143) entre l'Espagne et les Etats-Unis; 21 février 1797 (Martens, 1re édit., t. VI, p. 722; 2e édit., t. VI, p. 357) entre la Grande-Bretagne et la Russie; 30 septembre 1800 (De Clercq, t. I, p. 400; Elliot, v. I, p. 83; *State papers*, v. VIII, p. 463; Martens, 1re édit., t. VII, p. 484; 2e édit., t. VII, p. 96; *Bulletin des lois*, an X, n° 139) entre la France et les Etats-Unis; 16 décembre 1800 (Martens, 1re édit., t. VII, p. 516; *Suppl.*, t. II, p. 389; 2e édit., t. VII, p. 172) entre la Russie et la Suède; même date (*State papers*, v. I, p. 327; Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. II, p. 399; 2e édit., t. VII, p. 181) entre la Russie et le Danemark; 18 décembre 1800 (Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. II, p. 406; 2e édit., t. VII, p. 188) entre la Russie et la Prusse; 14 juin 1813 (Castro, t. IV, p. 454; *State papers*, v. I, p. 183; Martens, *Nouv. recueil*, t. III, p. 269) entre le Portugal et Alger; 17 juin 1818 (*State papers*, v. V, p. 695; Martens, *Nouv. recueil*, t. IV, p. 527) entre le Danemark et la Prusse; 3 octobre 1824 (Elliot, v. II, p. 18; Martens, *Nouv. recueil*, t. VI, p. 984; *Nouv. suppl.*, t. III, p. 412; Lesur, 1824, app., p. 690) et 5 décembre 1825 (Elliot, v. II, p. 41; *State papers*, v. XIII, p. 838; Martens, *Nouv. recueil*, t. VI, p. 826) entre les Etats-Unis, la Colombie et l'Amérique centrale; 1er mai 1829 (Martens, *Nouv. recueil*, t. IX, p. 576; *State papers*, v. XVII, p. 895) entre les Pays-Bas et la Colombie; 18 septembre 1840 (*State papers*, v. XXIX, p. 1164; Martens-Murhard, t. I, p. 374) entre les Pays-Bas et le Texas; 28 octobre 1844 (De Clercq, t. V, p. 248; Martens-Murhard, t. VII, p. 613; *Bulletin des lois*, 1846, n° 1333) entre la France et la Nouvelle-Grenade, ratifié le 1er octobre 1846.

(1) Dumont, t. VI, pte. 2, p. 264; *Savoie*, t. II, p. 1; Léonard, t. IV.

qui aient réglementé avec soin l'exercice du droit de visite. Son article 17 établit « que les navires espagnols, pour éviter tout désordre, n'approcheront pas de plus près les Français que de la portée du canon, et qu'ils pourront envoyer leur petite barque ou chaloupe à bord des navires français, et faire entrer dedans deux ou trois hommes seulement, à qui seront montrés les passeports par le maître du navire français, « par lesquels il puisse apparoir non seulement de la charge, mais aussi du lieu de sa demeure et résidence, et du nom tant du maître ou patron que du navire même, afin que par ces deux moyens on puisse connaître s'il porte des marchandises de contrebande, et qu'il apparaisse suffisamment tant de la qualité dudit navire que de son maître ou patron, auxquels passeports et lettres de mer se devra donner entière foi et créance. »

Telles sont les dispositions qui servirent de base en Europe à la jurisprudence maritime pendant la seconde moitié du dix-septième siècle et les premières années du dix-huitième (1).

Traités de 1674 et de 1688 entre l'Angleterre et la Hollande.

§ 2945. Mais la prépondérance de plus en plus marquée de quelques-unes des nations maritimes et la fréquence des guerres rendirent bientôt indispensable l'adoption de mesures spéciales pour préciser les conditions requises de la nationalité du navire et du caractère de son chargement. C'est en vue de satisfaire à cette nécessité que, dans leurs traités du 1er décembre 1674 (2) et du 12/22 août 1688 (3), l'Angleterre et la Hollande convinrent de certaines formalités pour la rédaction des titres de neutralité, et adoptèrent une nomenclature des marchandises considérées comme illicites. C'est un progrès, mais d'une faible portée pratique, ainsi que ne tardèrent pas à le démontrer les abus auxquels la Grande-Bretagne se laissa entraîner.

Traités d'Utrecht. 1713.

Les traités d'Utrecht de 1713 (4) réglementèrent le droit de visite sur les mêmes bases que celui des Pyrénées, dont ils reproduisirent presque littéralement l'article 17.

Traité de 1742 entre la France et le Danemark.

La convention de commerce et de navigation signée le 23 août

(1) Voyez les traités conclus par l'Angleterre avec l'Espagne le 23 mai 1667 (Calvo, t. II, p. 131 ; Hertslet, v. II, p. 140 ; Castro, t. I, p. 377 ; Dumont, t. VII, pte. 1, p. 37); avec la Hollande le 17 février 1668 (Dumont, t. VII, pte. 1, p. 74).

(2) Dumont, t. VII, pte. 1, p. 282.

(3) Dumont, t. VII, pte. 2, p. 238.

(4) De Clercq, t. I, pp. 1 et seq.; Dumont, t. VIII, pte. 1, pp. 345, 377, 409 ; *Savoie*, t. II, p. 281 ; Hertslet, v. II, p. 204; Cantillo, p. 127.

1742 (1) entre la France et le Danemark est plus explicite encore ; son article 22 porte en effet : « Si des navires marchands de France rencontrent des navires de guerre danois, soit du sérénissime roy de Danemark ou d'armateurs particuliers ses sujets, qui auront armé par sa permission ; et réciproquement, si des navires marchands du Danemark rencontrent des navires de guerre français, soit du sérénissime roy Très Chrétien ou d'armateurs particuliers ses sujets, qui auront armé par sa permission, les navires de guerre n'approcheront pas de plus près les navires marchands que de la portée du canon, mais enverront dans leur chaloupe à bord des navires marchands deux ou trois hommes seulement, à qui le patron ou maître du navire marchand montrera les passeports, de la manière et en la forme ordinaires, par lesquels il puisse apparoir en termes exprès non seulement de sa charge, mais aussi du lieu de sa demeure et résidence, et du nom tant du maître ou patron que du navire même, afin que, par ce moyen, on puisse connaître s'il se transporte quelque marchandise de contrebande ; on donnera aussi toute foi aux mêmes passeports ; et pour en assurer la validité et les empêcher d'être contrefaits ou falsifiés, on donnera pour cela de certaines marques et contre-seings de chacun des deux roys. »

Traité de 1797 entre l'Angleterre et la Russie.

Le traité que l'Angleterre a conclu le 21 février 1797 (2) avec la Russie marque un nouveau pas en avant fait depuis plus d'un siècle par le gouvernement britannique en cette matière délicate. En effet, son article 10 est ainsi conçu : « Quant à la visite des vaisseaux marchands, les vaisseaux de guerre et les corsaires devront se conduire avec autant de modération que les circonstances de la guerre permettent d'en user envers les puissances amies qui sont restées neutres, et en observant le plus qu'il sera possible les principes généralement reconnus et les préceptes du droit des gens. »

Depuis cette époque, il est vrai, l'Angleterre, dans ses engagements internationaux, a évité avec soin de réglementer l'exercice du droit de visite.

Opinion des auteurs sur ces traités : Hautefeuille.

§ 2946. Hautefeuille n'attache aucune valeur pratique aux engagements souscrits par l'Angleterre envers la Russie lors des guerres de la Révolution : il les considère comme dictés avant tout par les

(1) De Clercq, t. I, p. 46; Wenck, t. I, p. 591 ; *State papers*, v. XXXV, p. 1263.
(2) Martens, 1re édit., t. VI, p. 722; 2e édit., t. VI, p. 357.

exigences du moment, et dès lors comme pouvant à peine être invoqués de nos jours à titre de précédent historique.

D'autres publicistes, et Klüber est du nombre, contestent que les puissances maritimes du Nord aient eu la pensée de réglementer conventionnellement l'exercice du droit de visite. Cette opinion est évidemment erronée, ainsi qu'on en acquiert la preuve en se reportant au texte que nous venons de donner (page 209), de l'article 22 du traité conclu en 1742 entre le Danemark et la France *. Klüber.

§ 2947. Les auteurs peuvent être divisés sur la portée des clauses conventionnelles relatives à la visite des navires en temps de guerre; mais il y a presque unanimité entre eux pour reconnaître et proclamer en principe la parfaite légitimité du droit dont nous nous occupons ici. Légitimité du droit de visite.

Grotius et Bynkershoek l'admettent même sans discussion et comme un fait dont l'existence ne comporte aucun doute. Voici en quels termes s'exprime à cet égard le second de ces auteurs : « *Sin agas me non recte occupare res hostiles in navi amica, nisi prius occupem navem amicam; atque ita vim faciam rei amici ut deprehendam rem hostis, idque non magis licere quam hostes nostros aggredi in amici portu, vel deprœdari in territorio amici, velim animadvertas, eatenus utique licitum esse amicam navem sistere, ut non ex fallaci forte aplustri, sed ex ipsis instrumentis in nave repertis, constet navem amicam esse.* (Que si vous m'objectez que je ne puisse licitement m'emparer des choses hostiles qui se trouvent sur un navire ami que si je m'empare préalablement du navire ami, et qu'ainsi je fasse violence à la chose d'un ami pour saisir la chose d'un ennemi, et que cela n'est pas plus licite que d'attaquer nos ennemis dans le port d'un ami ou de faire du butin sur le territoire d'un ami, permettez-moi de vous faire remarquer que d'après ces raisons mêmes il est certainement licite d'arrêter un navire ami, afin de constater, non par le déploiement d'un pavillon peut-être mensonger, mais par les papiers mêmes trouvés à bord, que le navire est ami). » Grotius et Bynkershoek.

Hubner admet également le droit de visite comme un résultat inévitable de l'état de guerre. Son opinion sur ce point Hubner.

* Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 17 et seq.; Gessner, pp. 278-280; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 342 et seq.; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. I, § 5 ; Cauchy, t. II, p. 221 ; Pistoye et Duverdy, t. I, pp. 231-238 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 29 ; Heffter, §§ 167-169 ; Twiss, *War*, § 94; Manning, pp. 352, 353; Wildman, pp. 118, 119.

mérite d'autant plus de fixer l'attention que cet auteur est un des plus ardents et des plus zélés défenseurs des droits inhérents à la neutralité. « Pour pouvoir, dit-il, faire en sorte que les navires des nations neutres ne soient pas confondus, avec ceux des ennemis et traités hostilement et sur le même pied qu'eux, il faut nécessairement les connaître et pouvoir les distinguer sûrement d'avec ces derniers. Or, cette distinction ne pouvant se faire qu'au moyen d'une visite convenable, il s'ensuit que les nations belligérantes ont le droit de visiter convenablement à cet effet les bâtiments neutres. Si les navires ne portaient jamais que le pavillon de leurs nations respectives, il serait bien moins nécessaire d'accorder ce droit aux peuples qui sont en guerre ; du moins les bornes en seraient beaucoup plus étroites. Mais comme il y a longtemps que la politique des navigateurs a imaginé d'arborer des pavillons étrangers pour se déguiser ou pour se soustraire aux dangers qui les menacent, cette enseigne est devenue fort trompeuse et ne peut plus servir comme une marque certaine et suffisante de l'Etat auquel appartient le bâtiment. »

Vattel. Vattel fait dériver le droit de visiter les navires neutres rencontrés en mer de l'impossibilité matérielle d'empêcher autrement le transport des articles de contrebande de guerre. « Quelques nations puissantes, dit-il, ont refusé en différents temps de se soumettre à cette visite ; aujourd'hui un vaisseau neutre qui refuserait de souffrir la visite se ferait condamner par cela seul comme étant de bonne prise. Mais pour éviter les inconvénients, les vexations et tout abus, on règle dans les traités de navigation et de commerce la manière dont les visites doivent se faire. Il est reçu aujourd'hui que l'on doit ajouter foi aux certificats, lettres de mer, etc., que présente le maître du navire, à moins qu'il n'y paraisse de fraude ou qu'on n'ait de bonnes raisons d'en soupçonner. »

Gessner. Gessner attache une grande importance à cette déclaration de Vattel.

Woolsey. Selon le professeur Woolsey, le droit de visite est nécessaire pour donner effet aux autres droits de la guerre, tels, entre autres, que le blocus et la saisie de la contrebande de guerre.

Funck Brentano et Sorel. Funck Brentano et Sorel reconnaissent également la visite comme un droit pour les belligérants ; mais ils le basent sur une obligation corrélative des neutres ; en effet, des immunités accordées au commerce des neutres résulte pour eux l'obligation de permettre aux belligérants de vérifier la nationalité des navires qui

portent le pavillon neutre et de constater la nature et la destination de la cargaison de ces navires.

§ 2948. Dans l'espèce du navire la *Maria*, Sir William Scott a fait un remarquable exposé des principes anglais sur le droit de visite; il a soutenu notamment que « le droit de visite et de recherche à bord des navires marchands en pleine mer, quels que soient les vaisseaux, les cargaisons et les destinations, est un droit incontestable des croiseurs légalement commissionnés d'une nation belligérante ». « Je dis, insiste-t-il : quels que soient les vaisseaux, les cargaisons et les destinations, parce que jusqu'à ce qu'ils aient été visités et recherchés, on ne sait pas quels sont les vaisseaux, les cargaisons et les destinations; et c'est dans le but de s'assurer de ces points que la nécessité de ce droit de visite et de recherche existe. Ce droit est si clair en principe qu'il ne saurait être nié par quiconque admet la légalité de la capture maritime, attendu que si l'on n'est pas libre de s'assurer par une perquisition suffisante s'il existe une propriété qui puisse être légalement capturée, la capture est impossible. Ceux même qui prétendent que les *navires libres font les marchandises libres* doivent admettre l'exercice de ce droit au moins pour s'assurer si les navires sont libres ou non. Le droit est aussi clair en pratique qu'en théorie; car la pratique est uniforme et universelle sur ce point. Les nombreux traités européens qui se rapportent à ce droit s'y rapportent comme à un droit préexistant et se bornent à en régler l'exercice. »

Jurisprudence anglaise. Affaire du navire la *Maria*. Sir W. Scott.

§ 2949. La doctrine ainsi exposée par Sir W. Scott a été adoptée telle quelle par les tribunaux des Etats-Unis et par les deux grands publicistes américains Kent et Wheaton.

Jurisprudence nord-américaine. Kent et Wheaton.

Dans l'instance du navire l'*Anna Maria*, le président Marshall, de la Cour suprême de Washington, décida que la visite est un droit qu'on ne peut contester au belligérant, que les papiers de bord fussent-ils en règle, on n'en est pas moins autorisé légalement à visiter le navire pour s'assurer une manière indubitable du caractère licite des opérations auxquelles il est employé.

Cas du navire l'*Anna Maria*. Marshall.

§ 2950. Parmi le petit nombre d'auteurs qui combattent la doctrine du droit de visite, on trouve le publiciste danois Bornemann et le hambourgeois Meno Pohls. Le premier, après avoir, en envisageant la question au point de vue du droit des neutres, contesté les pouvoirs que s'arrogent les belligérants et affirmé que ces pouvoirs ne peuvent avoir pour fondement légitime qu'une stipulation conventionnelle expresse, suggère, comme moyen propre à en atténuer les inconvénients ou les abus pratiques, la visite du navire

Auteurs qui combattent cette doctrine : Bornemann.

avant sa sortie du port neutre dans lequel il prend charge. Dans son opinion, il faudrait pour cela organiser dans tous les Etats neutres des commissions spéciales et composées de délégués choisis par chacune des parties belligérantes et par le souverain territorial. Après que la commission se serait assurée que le navire qui va mettre à la voile n'est pas porteur de contrebande de guerre, on délivrerait au capitaine un passeport, qu'il serait tenu d'exhiber au port de destination; si, par une fortune de mer quelconque, et après la délivrance du passeport, il était obligé de faire relâche ou escale, le navire pourrait être soumis à une stricte surveillance jusqu'au moment de sa mise en mer. Cet ingénieux système tient trop peu de compte du côté pratique des choses, des exigences et des légitimes susceptibilités des gouvernements ou des particuliers, pour que nous ne nous croyions pas dispensé de le réfuter plus en détail.

Meno Pöhls. Sans se placer sur un terrain aussi glissant et aussi spécieux, Meno Pöhls arrive cependant à des conséquences non moins impraticables et inadmissibles. Suivant lui, la visite est un fait, non un droit, et il prétend que pour que le fait acquière toute sa valeur, toute sa signification, il faut que le neutre, en manquant à l'accomplissement de ses devoirs, fournisse au belligérant un motif sérieux pour le traiter en ennemi.

Publicistes qui acceptent le droit de visite : Galiani.

§ 2951. Dans l'opinion de Galiani, le droit de visite n'indique pas une suprématie ou une puissance de juridiction du belligérant sur ceux qui ne le sont pas; ce droit découle uniquement du droit de légitime défense.

Hautefeuille. Hautefeuille admet quelques-unes des conséquences de Bornemann, quoiqu'en les plaçant dans une sphère moins positive et moins réelle. D'après la loi secondaire, dit-il, c'est-à-dire d'après la loi créatrice de la visite, le pouvoir accordé au belligérant d'arrêter à la mer les navires rencontrés sous pavillon neutre est un mode d'exercice du droit de la guerre; il ne peut donc exister que pendant la guerre. Il a deux objets : l'un absolu, l'autre relatif. Le premier est de s'assurer de la nationalité du navire, de vérifier si le pavillon arboré est réellement celui de la nation à laquelle appartient le bâtiment : c'est ce que l'on appelle souvent *vérification du pavillon* ou *enquête du pavillon*. Le but relatif est, lorsque le navire visité est reconnu neutre, lorsqu'il est constaté qu'il se dirige vers un port ennemi, de s'assurer s'il ne porte pas dans ce port des objets de contrebande de guerre, en d'autres termes, s'il ne se rend pas coupable de violation de ses devoirs en s'immisçant aux hostilités. Le pouvoir accordé aux belligérants pour arriver à

cette double constatation est limité par la loi internationale à l'inspection des papiers de bord. C'est à cette source, et seulement à cette source, qu'il doit puiser les informations nécessaires pour résoudre les deux questions ; sauf un très petit nombre d'exceptions, tous les traités sont unanimes sur ce point.

« Pendant les hostilités, le commerce des peuples pacifiques entre eux n'est soumis à aucune restriction ; leur liberté et leur indépendance sont pleines et absolues. Leurs relations ne peuvent subir l'influence de l'état violent survenu entre deux nations étrangères; aucun nouveau devoir n'est venu peser sur eux ; aucun nouveau droit n'est venu s'ajouter à ceux qui existaient en faveur des belligérants. Les peuples pacifiques peuvent donc continuer à commercer entre eux de la même manière et avec la même liberté qu'ils le faisaient avant la guerre, sans que les belligérants puissent jamais intervenir dans ce négoce ou y apporter aucune entrave.

« Pendant la paix, toutes les nations peuvent trafiquer librement entre elles de toute espèce de denrées sans aucune exception ; il n'y a pas de contrebande internationale, si je puis m'exprimer ainsi, c'est-à-dire contre le droit international, et du moment que deux peuples, neutres tous les deux, sont d'accord sur la vente et l'achat de denrées quelconques, nul autre ne peut s'en offenser et mettre obstacle à la consommation du contrat. Cette liberté absolue, qui pendant la paix existe entre tous les peuples sans exception, existe également tout entière entre les peuples restés spectateurs paisibles de la lutte lorsque la guerre est déclarée. Ils peuvent donc faire entre eux toute espèce de commerce, même celui d'armes et de munitions de guerre. A leur égard, le droit de la paix existe entier et sans aucune modification.

« De ce principe il résulte qu'un navire neutre rencontré à la mer et visité par un bâtiment belligérant, lorsqu'il justifie sa nationalité et sa destination pour un port neutre, n'est pas tenu de soumettre au croiseur les pièces relatives à son chargement ; qu'il peut n'avoir aucun papier de cette nature, ou en avoir d'incomplets, d'irréguliers, sans que le belligérant puisse en tirer aucune induction contre lui. La visite de ces papiers n'a en effet pour but que de vérifier si le neutre ne viole pas son devoir en portant chez l'ennemi des objets de contrebande de guerre. Cette violation du devoir de la neutralité ne peut donc avoir lieu dans les relations de neutre à neutre ; d'où il suit que le belligérant n'a aucun intérêt, aucun droit de s'enquérir de la nature du chargement du navire neutre destiné pour un autre port neutre, soit que le port appartienne à la même puis-

sance que le navire, soit qu'il se trouve sous l'obéissance d'une autre nation également pacifique. Supposons en effet que la cargaison d'un bâtiment neutre en destination pour un port neutre soit composée en partie ou même complètement d'armes et de munitions, de marchandises de contrebande ; le propriétaire du navire ne serait coupable d'aucune violation de ses devoirs ; le belligérant n'aurait pas le droit d'arrêter le navire ; il n'aurait pas même celui de se plaindre. »

Martens. Lampredi. Azuni. Ortolan. Gessner. Halleck.

D'autres publicistes, tels que Martens, Lampredi, Azuni, Ortolan, Gessner et Halleck, proclament la parfaite légitimité du droit dont nous nous occupons ici et le reconnaissent comme un de ceux qui sont inhérents à la qualité de belligérant *.

Étendue du droit de visite :

§ 2952. La même uniformité de vues n'existe pas quant aux limites dans lesquelles doit se renfermer l'exercice du droit de visite.

Hautefeuille.

Hautefeuille, par exemple, faisant dériver le caractère illicite des marchandises de la destination du navire qui les porte, limite la visite à l'inspection des papiers de bord ; et il est d'avis que « lorsque ces papiers réguliers établissent que le navire est réellement neutre, appartient à la nation dont il porte le pavillon, et est destiné pour un autre port neutre, ou lorsque, expédié pour un port ennemi du visiteur, il ne porte aucune marchandise prohibée, le croiseur doit se retirer immédiatement et laisser le neutre libre de continuer sa course. » Selon lui encore, la visite, n'étant qu'un mode d'exercice du droit de la guerre, peut avoir lieu seulement pendant la guerre et dans le seul cas où le bâtiment rencontré est destiné pour un port ennemi.

Hubner.

Hubner conteste que le droit de visite puisse aller jusqu'à faire

* Grotius, *Le droit*, liv. II, ch. I, § 5; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. XIV; Vattel, *Le droit*, liv. III, § 114; Hubner, t. I, pte. 2, ch. I, § 3; Kent, *Com.*, v. I, pp. 154 et seq.; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. III, § 29; Bornemann, pp. 215 et seq.; Pohls, t. IV, pp. 527 et seq.; Galiani, p. 458; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 30 et seq.; Martens, *Précis*, § 321 ; Lampredi, p. 185; Azuni, *Système*, t. II, ch. III, art. 4; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 250 et seq.; Gessner, pp. 280 et seq.; Halleck, ch XXV, §§ 11, 12; Massé, t. I, §§ 306, 307; Heffter, § 167; Bluntschli, § 819; Fiore, t. II, pp. 464 et seq.; Valin, *Traité*, ch. IV, sec. 1, § 6; Jouffroy, pp. 213 et seq.; Rayneval, *Inst.*, p. 260 ; *De la liberté*, t. I, chs. XVI, XXVIII; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 10; Pando, p 549; Manning, pp. 350 et seq.; Wildman, p. 119; Vergé, *Précis de Martens*, t. II, pp. 337, 338; Robinson, *Adm. reports*, v. I, p. 340; Wheaton, *Reports*, v. II, p. 327; Desjardins, *Les derniers progrès du droit international*, *Revue des Deux-Mondes*, 15 janvier 1882, p. 353; Nys, *La guerre maritime*, p. 73; Dudley-Field, *Projet de Code*, p. 636.

des perquisitions à bord du navire. Or, il peut arriver que le navire n'ait que l'apparence de la neutralité et soit en réalité un bâtiment ennemi ; dans ce cas, l'exercice du droit de visite doit évidemment comporter en fait une étendue beaucoup plus vaste que la théorie de Hautefeuille ne semble l'admettre ; aussi plusieurs publicistes reconnaissent-ils la légitimité des perquisitions dans le cas où les documents exhibés seraient irréguliers ou incomplets, ou bien, comme l'indique Bluntschli, s'il résultait de certaines circonstances qu'il y a fraude de la part du navire neutre ; ou encore, selon Gessner, si la conduite de l'équipage autorisait à des soupçons.

Bluntschli.

Gessner.

Ces réserves, ces distinctions nous paraissent plus subtiles que justes et faire trop bon marché de la réalité des choses ; car, à moins de se contenter dans tous les cas de la simple affirmation des capitaines intéressés, nous ne voyons pas trop comment en dehors d'une véritable visite on pourrait s'assurer de la sincérité du pavillon ou de la régularité des pièces de bord.

Généralement le droit de visite ne peut être exercé que par les belligérants, non par des navires de commerce, mais exclusivement par des bâtiments de guerre, ou par des corsaires ou des navires commissionnés par l'autorité de l'Etat auquel ils appartiennent.

Perels.

Selon Perels, l'étendue du droit de visite est déterminée par le but que l'on poursuit. Dans les mers qui sont éloignées du théâtre réel de la guerre, on ne doit l'exercer que s'il y a un soupçon fondé de violation de neutralité.

Décret italien du 20 juin 1866.

Cette opinion est conforme à l'article 10 du décret italien du 20 juin 1866 : « Bien qu'il n'y ait pas de limites à l'exercice du droit de visite en temps de guerre, je vous (commandants de navires) recommande que dans les lieux et les circonstances qui vous autoriseront à croire que la visite aura pour conséquence la saisie du navire*. »

Lieux où doit s'exercer le droit de visite.

§ 2953. Quant aux lieux où doit s'exercer le droit de visite, quelques auteurs, notamment Rayneval, le circonscrivent dans les plus étroites limites et soutiennent qu'il ne peut s'exercer que sur les côtes appartenant aux nations belligérantes ; mais la plupart admettent que le belligérant peut visiter les navires portant pavillon neutre sur son propre territoire, sur le territoire de l'ennemi, c'est-à-dire dans les rades, les ports et les mers ennemis, sans exception

* Perels, pp. 313, 314.

même des fleuves, sur la haute mer ; en un mot, dans les lieux où il y a intérêt à connaître le navire rencontré et où il est permis d'exercer des actes d'hostilité. Mais la visite ne peut se faire dans les lieux où les hostilités sont interdites, dans les eaux territoriales, les ports, les havres des neutres, ni dans ceux des puissances alliées ou amies sans leur consentement exprès ou tacite ; car alors elle constituerait une violation de la souveraineté de ces Etats.

Durée du droit de visite.

§ 2954. En ce qui concerne le temps où le belligérant a le droit de visite, il est borné à la durée de l'état de guerre par rapport aux nations neutres, depuis le moment où cet état est régulièrement notifié jusqu'à la cessation des hostilités. Hautefeuille est d'opinion que la simple suspension des hostilités, lorsqu'elle est générale, c'est-à-dire lorsqu'elle embrasse tout le territoire, toutes les armées des belligérants, toutes les opérations de la guerre, suspend le droit de visite avec d'autant plus de raison que les belligérants eux-mêmes peuvent naviguer librement et sans craindre aucun trouble de la part de leur ennemi*.

Règles consacrées pour l'exercice du droit de visite.

§ 2955. Comme les traités qui ont servi de base aux neutralités armées de 1780 et de 1800, ainsi que la déclaration de Paris de 1856, n'ont pas réglementé en détail l'exercice du droit de visite, il faut nécessairement s'en tenir aux usages que la pratique des temps anciens a sanctionnés, lesquels peuvent se résumer ainsi :

Le belligérant doit manifester son intention de procéder à la visite en hissant son pavillon et en tirant un coup de canon à poudre dit de semonce, ou en se servant du porte-voix. Aussitôt après que l'un ou l'autre signal a été fait, le navire neutre est tenu de s'arrêter ou de mettre en panne, s'il ne veut s'exposer à être semoncé à boulets. Dès que le neutre a mis en travers, le croiseur détache un de ses canots armés, placé sous le commandement d'un officier, pour procéder à la visite. On procède quelquefois dans le sens inverse, c'est-à-dire que le capitaine visité est tenu de se rendre lui-même avec ses papiers à bord du croiseur qui l'a semoncé.

Parmi les papiers de bord quelques-uns ont une importance par-

* Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 86 et seq. ; Rayneval, *De la liberté*, t. I, ch. XVI et seq.; Hubner, t. I, pte. 2, ch. III; Phillimore, vol. III, p. 530; Heffter, § 158; Bluntschli, § 820; Vergé, *Notes sur Martens*, liv. VIII, ch. VII; Funck Brentano et Sorel, p. 417; Rolin Jaequemyns, *Revue de droit int.*, 1875, p. 613; Gessner, p. 311; Dudley-Field, *Projet de Code*, p. 636.

ticulière ; aussi sont-ils désignés spécialement dans la plupart des traités comme ceux dont l'exhibition est prescrite avant tout : ce sont les passeports, les certificats d'origine du navire et de la cargaison, les connaissements, les chartes parties, le rôle de l'équipage et le journal de bord.

Selon la pratique française, l'absence de tel ou tel document requis en pareille circonstance n'entraîne pas nécessairement des conséquences fâcheuses lorsque les autres pièces de bord présentées sont reconnues être en bonne et due forme et semblent suffisantes pour dissiper tout doute sur la nationalité du navire et le caractère licite de sa cargaison.

L'Angleterre, bien loin de suivre cet exemple, s'en tient à ses sévères errements des siècles passés, et exige une régularité absolue dans tous les documents soumis à l'examen de ses croiseurs. Quand leur contenu ou la conduite des personnes à bord donne lieu au moindre soupçon, elle impose la visite minutieuse du navire et de son chargement.

Opinion des publicistes : Perels.

§ 2956. Perels critique vivement les dispositions des traités qui ont fixé la distance à laquelle doit se tenir le croiseur, soit à portée de canon, au minimum à portée de canon, hors de portée de canon, à demi-portée de canon. Dans la plupart des cas, dit-il, il serait impossible d'observer rigoureusement et l'on voit bien que ce ne sont pas des marins qui les ont faites. La portée de canon est aujourd'hui d'environ huit milles marins. Etablir une communication à pareille distance au moyen d'une embarcation, est très souvent impossible, pour peu que la mer soit grosse. Aussi les traités récents portent-ils avec raison qu'on se dirigera suivant les circonstances, c'est-à-dire suivant l'état de la mer.

Limites du droit de visite.

§ 2957. Le principe qui interdit absolument toute capture dans l'étendue des eaux neutres ou amies s'applique *à fortiori* à la visite des navires, laquelle, à moins d'autorisations expresses ou tacites consenties par le souverain territorial, ne peut légalement s'exercer qu'en pleine mer ou dans la zone maritime appartenant en propre à l'Etat belligérant.

Rayneval. Hautefeuille.

Rayneval et Hautefeuille accordent bien dans tous les cas, même en pleine mer, le droit d'arrêter un bâtiment dans sa course pour constater son caractère par l'examen de ses papiers de bord ; mais ils distinguent cette arrestation de la visite ou de la recherche, qui consiste à fouiller le bâtiment et sa cargaison, à interroger son équipage pour découvrir les preuves de fraude. Autant la simple arrestation, limitée à une reconnaissance du navire et de son char-

gement, leur semble licite, exempte de difficultés, autant ils s'élèvent contre la visite ou la recherche, qui, à leurs yeux, constitue un acte hostile et ne peut être exercé par le belligérant que sur ses propres côtes ou sur celles de son ennemi, mais jamais en pleine mer, où le neutre n'a d'autre devoir à remplir que celui de prouver qu'il n'appartient pas à l'ennemi et que son pavillon n'est point supposé. Nous ne saurions nous associer à cette manière de voir, qui fait trop complètement abstraction des traités et de la pratique, sans tenir aucun compte ni de la législation qui régit la matière chez les grandes puissances maritimes, ni de l'opinion des auteurs les plus autorisés, ni surtout des facilités qu'une doctrine si subtile prêterait aux simulations de pavillon et à l'emploi de faux papiers de bord. Tout ce qu'on est en droit d'exiger, c'est que le soupçon de fraude soit assez sérieux pour légitimer les retards et les autres inconvénients que la visite entraîne toujours pour le neutre.

Ortolan. Ortolan s'exprime ainsi : « Il peut y avoir des circonstances qui donnent au visiteur des soupçons fondés sur la légitimité des documents qui lui sont présentés. Personne n'ignore que, malgré les règlements et malgré la surveillance des gouvernements, la vente de faux papiers de mer est organisée et pratiquée en temps de guerre. Les navires marchands ennemis ont souvent à bord plusieurs expéditions fausses destinées à cacher leur véritable caractère, et ils se servent des unes ou des autres suivant l'occasion... Un droit de vérification sur le chargement doit nécessairement être exercé, outre l'examen des papiers, si l'on soupçonne à bord de la contrebande de guerre destinée pour l'ennemi. La coutume internationale autorise cette extension donnée dans certains cas à la visite. D'après cette coutume, si, malgré la teneur des lettres de mer, il y a des doutes fondés contre l'authenticité ou la sincérité de ces lettres, le visiteur peut faire des recherches plus exactes. Il ne peut, conformément à la défense formelle d'un grand nombre de traités, rompre ni ouvrir lui-même les écoutilles, encore moins les ballots, colis, etc., qu'il soupçonne renfermer des marchandises sujettes à confiscation ; mais il peut les faire ouvrir par les gens du navire visité. »

Droit des corsaires. § 2958. Un autre point qui se lie intimement à l'étendue du droit de visite, c'est de savoir si les corsaires peuvent exercer ce droit sans être tenus d'exhiber leurs *lettres de marque*. Depuis la déclaration du congrès de Paris qui a aboli la course, la solution de cette question n'offre plus qu'un intérêt secondaire et en quelque sorte

Ortolan. rétrospectif. Nous nous bornerons donc à faire remarquer qu'Or-

tolan soutient que les capitaines de corsaires ne sont pas obligés de justifier du droit dont ils veulent user, tandis que Hautefeuille, qui en cette circonstance s'appuie avec juste raison sur la pratique anglaise, exige la production des lettres de marque comme condition indispensable pour légitimer la visite en pleine mer. On sait d'ailleurs que c'est le système défendu par le second de ces auteurs qui a prévalu dans la dernière guerre civile aux États-Unis *. Hautefeuille.

§ 2959. Les égards que les gouvernements se doivent entre eux, ainsi que le respect qui entoure partout le pavillon militaire, ont naturellement soustrait les bâtiments de guerre à l'application du droit de visite. C'est pourquoi dans la pratique, lorsque deux navires de la marine militaire se rencontrent en pleine mer, celui qui désire savoir à quelle nation l'autre appartient arbore son pavillon en l'assurant par un coup de canon à poudre : acte destiné, selon les usages maritimes, à certifier sur l'honneur du commandant la sincérité du pavillon arboré. Le navire interrogé en répondant par la même manœuvre affirme ses couleurs et les met à l'abri de tout doute. Le marin qui dissimulerait sa véritable nationalité serait considéré comme déshonoré **. Exceptions en faveur des bâtiments de guerre.

§ 2960. A moins de vouloir rendre illusoires dans la pratique les garanties que le belligérant recherche par l'exercice du droit de visite, il faut admettre qu'en cas de refus ou de résistance opposé par le neutre le visiteur est pleinement autorisé à faire usage de la force pour atteindre le but qu'il poursuit. Il en est de cette question comme des jugements des tribunaux civils et criminels, dont l'efficacité serait nulle, si la mise à exécution n'en pouvait être assurée par des moyens de contrainte. D'un autre côté, si la visite constitue un droit souverain incontestable, les navires qui en sont passibles doivent s'y soumettre. Toute résistance de leur part, toute tentative de s'y soustraire revêtirait *de plano* le caractère d'infraction à une loi d'ordre supérieur et assujettirait le délinquant à des Emploi de la force armée.

* Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 52 et seq. ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 240 et seq. ; Gessner, pp. 293 et seq. ; Massé, t. I, § 311 ; Heffter, § 169 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 331, 332 ; Fiore, t. II, pp. 472 et seq. ; Rayneval, *Inst.*, p. 260 ; *De la liberté des mers*, t. I, ch. XVI et seq. ; Lampredi, liv. I, ch. XII ; Martens, *Essai*, ch. II, §§ 20-22 ; Schmelzing, *Grundriss*, § 539.

** Gessner, pp. 296, 297 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 7, 8 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 157 ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. III, § 18 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 334 ; Heffter, § 168 ; Manning, p. 370 ; Halleck, ch. XXV, § 18 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 10 ; Pando, p. 564 ; Boeck, § 708 ; Perels, p. 316.

pénalités plus ou moins rigoureuses. Nous n'avons pas besoin d'ajouter que si l'emploi de la force est intrinsèquement licite, il ne se justifie toutefois qu'autant qu'il ne dépasse pas les limites de la stricte nécessité, et que tout excès, tout abus imputable au visiteur engagerait, au profit de la partie lésée, la responsabilité du gouvernement dont il aurait compromis le pavillon militaire *.

Suite de refus ou de résistance opposée à la visite.

§ 2961. Aussitôt qu'un navire belligérant a fait le signal convenu pour annoncer au bâtiment neutre son intention d'exercer le droit de visite, aussitôt qu'il a tiré son coup de canon de semonce, le navire neutre doit s'arrêter et attendre que le croiseur soit arrivé à une distance convenable pour mettre son embarcation à la mer et procéder aux formalités de la visite.

Le navire neutre ainsi semoncé ne peut se soustraire à la visite par la fuite et encore moins par la résistance de force.

Comme l'usage généralement admis et les traités ont reconnu le droit de visite et imposé aux navires neutres l'obligation de s'y soumettre, il est évident que cette obligation équivaut à la défense positive de l'esquiver par un moyen quelconque. La fuite est donc, ainsi que tout autre mode de résistance, illicite ; c'est une violation à la fois du devoir du neutre et du droit du belligérant, et celui-ci est autorisé à tirer à boulets sur le navire neutre qui tente de fuir, sans qu'en cas d'avaries le navire neutre puisse réclamer des dommages et intérêts, alors même qu'il a prouvé sa nationalité et l'innocuité de son chargement. C'est l'unique genre de pénalité indirecte qui s'impose à la tentative de fuir ; et lorsque la tentative a échoué et que le navire a été atteint et visité, après qu'il a justifié de sa nationalité et de sa neutralité, il doit être laissé libre de continuer sa route.

On conçoit difficilement que des navires marchands, presque toujours dépourvus d'armes et de canons, n'ayant que de faibles équipages, osent tenter la lutte contre des bâtiments de guerre ou des corsaires armés et équipés pour la guerre; cependant cela peut arriver. Or la résistance par la force est par elle-même un acte direct d'hostilité, qui fait perdre au neutre son caractère de neutre et le classe parmi les ennemis ; la conséquence nécessaire de ce changement de qualité est que le neutre se trouve désormais assujetti au traitement réservé à l'ennemi ; s'il succombe

* Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. III, § 20 ; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 260 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 108 et seq. ; Massé, t. I, § 312 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 155, 156 ; Halleck, ch. XXV, § 14 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 10 ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVI ; Perels, p. 308.

dans la lutte, il est traité comme un ennemi, confisqué, déclaré de bonne prise.

§ 2962. Dans l'espèce du navire la *Maria*, que nous avons déjà citée page 213, Sir W. Scott, ayant à résumer ses principes sur la matière, se prévalut tout d'abord des arguments généraux développés par Vattel, que nous avons eu occasion de reproduire page 212. Il exposa ensuite les considérations suivantes : « Conformément à ce principe, nous lisons dans la célèbre ordonnance française de 1681, actuellement en vigueur, article 12 : « que tout navire sera de bonne prise en cas de résistance et de combat » ; et Valin, dans son petit commentaire, page 81, dit expressément que, quoique l'expression soit dans le sens conjonctif, la *résistance seule est suffisante*. Il renvoie à l'ordonnance espagnole de 1718, évidemment copiée sur la disposition française, et dans laquelle la même chose est exprimée dans le sens disjonctif : « *en cas de résistance ou de combat.* » Nous avons à notre portée et sous les yeux des exemples récents qui nous montrent que l'Espagne continue d'agir d'après ce principe. La première fois que ce principe est venu à ma connaissance dans les recherches que j'ai été à même de faire dans les institutions de notre propre pays relatives aux questions de cette nature, excepté ce qui se trouve dans le Livre Noir de l'amirauté, c'est dans l'ordre de conseil de 1664, article 12, qui porte : « que lorsqu'un navire rencontré en mer par un vaisseau de la marine royale ou par un bâtiment commissionné combattra ou fera résistance, ledit navire et les marchandises seront condamnés de bonne prise. Un article analogue se trouve dans la proclamation de 1672... Je suis donc autorisé à dire que ç'a été la règle, et la règle non contestée, de l'amirauté britannique. Je ne veux pas dire que cette règle n'ait pu être enfreinte dans quelques cas par suite de considérations de courtoisie ou de politique, à l'aide desquelles il peut être convenable de tempérer l'application de cette espèce de lois entre les mains des tribunaux qui ont le droit de les faire observer et de les appliquer ; car personne ne peut nier qu'un État ne puisse se désister de ses droits extrêmes, et que ses conseils suprêmes ne soient autorisés à juger dans quels cas il puisse être convenable d'agir ainsi, l'individu qui a fait la capture n'ayant en aucun cas d'autre droit ni d'autre titre que ceux que l'État même posséderait dans des faits de capture identiques. Mais je m'appuie avec confiance sur tous les principes équitables de la raison. Je me fonde sur l'autorité particulière de Vattel, sur les institutions des autres grands pays maritimes, ainsi que sur celles de notre pays,

Affaire de la *Maria*. Sir W. Scott.

lorsque j'ose soutenir que, d'après le droit des gens tel qu'il est compris maintenant, la résistance préméditée et continue de la part d'un navire neutre à l'exercice du droit de visite par un croiseur belligérant légalement commissionné entraîne la confiscation comme conséquence légale. »

Opinion des publicistes : Wheaton.

§ 2963. La même doctrine a été soutenue par Wheaton, qui du reste se borne à reproduire intégralement l'opinion du jurisconsulte anglais que nous venons de citer.

Galiani

Galiani, Rayneval et Hautefeuille émettent chacun sur cette question des théories absolument distinctes. Le premier de ces publicistes prétend que l'infraction commise n'étant imputable qu'au commandant du navire, ni la cargaison ni même le bâtiment ne doivent être confisqués, à moins qu'ils ne soient la propriété personnelle du capitaine. Le second trouve la résistance légitime et permise ; mais, bien qu'il admette en principe le contrôle de certaines pièces de bord, il ne se prononce pas sur le droit de châtier le refus de subir une simple vérification des lettres de mer. Quant à Hautefeuille, son raisonnement se rapproche beaucoup de celui de Rayneval et tend également à établir que toute résistance opposée à l'exhibition des papiers de bord constitue un acte coupable exposant le navire à être frappé de confiscation.

Rayneval.

Hautefeuille.

Règle générale.

§ 2964. Quelles que soient la valeur intrinsèque des opinions que nous venons d'analyser et la portée des arguments invoqués à l'appui, il n'est cependant pas possible de les placer au-dessus des principes consacrés par la jurisprudence internationale, qui ont sanctionné comme règle générale, universelle, que la moindre résistance opposée aux droits du croiseur assujettit le neutre à toutes les conséquences juridiques de sa conduite.

Jurisprudence anglaise.

§ 2965. Le seul point douteux qui subsiste encore dans cette partie de la loi internationale, c'est de savoir si la peine encourue pour refus de se laisser visiter s'étend de plein droit à la cargaison ou ne pèse que sur le navire. D'après la pratique suivie par les Cours d'amirauté anglaises, il n'y aurait pas lieu d'établir de distinction entre le moyen de transport et la marchandise lorsque tous les deux sont la propriété de l'armateur ou du capitaine du navire inculpé.

Opinion de Sir William Scott.

§ 2966. Sir William Scott est toutefois d'avis que la cargaison neutre doit échapper à la confiscation lorsque le navire à bord duquel elle se trouve et qui a voulu se soustraire à la visite est reconnu être de nationalité ennemie. « Si, dit-il, un capitaine neutre tente de se soustraire à la recherche, il viole le devoir, qui lui est

imposé par le droit des gens, de se soumettre au droit de recherche et au droit qu'a le belligérant de s'enquérir de la propriété du navire ou de la cargaison, et s'il viole cette obligation par un recours à la force, la conséquence qui s'ensuivra sera de faire saisir la propriété de son commettant; ce qui, je crois, s'étendrait aussi à toute la propriété confiée à ses soins, qu'il aurait ainsi tenté frauduleusement de soustraire à l'opération des droits de la guerre. Avec un capitaine ennemi, le cas est très différent: aucun devoir n'est violé par un tel acte de sa part, et s'il peut échapper, il a le droit de le faire. »

Opinions d'Ortolan et de Wheaton.

§ 2967. Ortolan trouve cette théorie parfaitement fondée en droit et en adopte les conclusions sans réserve aucune. Wheaton est du même avis et résume son opinion en disant : « La résistance violente par un capitaine ennemi n'affectera pas en général la propriété neutre chargée à bord d'un navire marchand ennemi; car la tentative de sa part d'arracher son navire d'entre les mains de celui qui l'a capturé n'est autre chose que l'acte hostile d'une personne hostile qui a parfaitement le droit de faire une pareille tentative. »

Pratique suivie aux Etats-Unis.

Affaires de la *Néréide* et de l'*Atalante*.

§ 2968. Les Cours de prises nord-américaines semblent s'inspirer de principes différents; car dans les cas des navires la *Néréide* et l'*Atalante* elles ont décidé que le neutre a le droit d'affréter et de charger ses marchandises sous pavillon ennemi sans pour cela enfreindre ou compromettre sa nationalité, mais à la condition expresse de ne prendre aucune part active à la résistance au droit de visite *.

Définition du convoi.

§ 2969. On donne le nom de *convoi* à la réunion d'un nombre plus ou moins considérable de navires marchands voyageant en temps de guerre sous l'escorte et la protection de plusieurs navires de la marine militaire.

Résumé historique : Origine de cette institution.

§ 2970. Pour trouver l'origine de cette institution telle qu'elle se

* Gessner, pp. 316 et seq.; Vattel, *Le droit*, liv. III, § 114; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, §§ 29-31; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 108 et seq.; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 257 et seq.; Cauchy, t. II, p. 223; Massé, t. I, § 312; Galiani, cap. X, § 5, art. 1; Rayneval, *De la liberté*, ch. XVI, XVII; Lampredi, pte. 1, § 12; Azuni, t. II, p. 265; Jouffroy, p. 237; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 339 et seq.; Wildman, v. II, pp. 122 et seq.; Duer, v. I, lect. 8, §§ 13-16; Kent, v. I, pp. 136, 137, 160; Halleck, ch. XXV, §§ 16, 23, 24; Fiore, t. II, pp. 472, 473; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XVI; Robinson, *Adm. reports*, v. I, pp. 340, 360; Cranch, *Reports*, v. IX, p. 388; Wheaton, *Reports*, v. III, p. 409; Desjardins, *Droit com. maritime*, t. I, § 27; Dudley-Field, *Projet de Code*, p. 637; Perels, p. 319.

pratique encore de nos jours, il faut remonter au moyen-âge, époque à laquelle les navires commencèrent à se grouper pour se protéger mutuellement contre les pirates et les écumeurs de mer, qui compromirent si souvent la stabilité des Etats européens et, dans leur folle arrogance, prétendirent s'ériger en maîtres absolus du domaine des eaux.

Ces associations à la fois maritimes et commerciales se donnèrent une législation propre, qui ajoutait à leur caractère mercantile celui des armements en guerre, ainsi qu'on le voit notamment par les lois de Wysby, par les règlements d'Enchuysen, par la célèbre et puissante ligne maritime qui se constitua au treizième siècle sous le nom de Ligue Hanséatique. Cette dernière association est comme le point intermédiaire qui sépare le convoi moderne des anciennes expéditions nautiques.

Pratique au XIVe siècle.

§ 2971. Au quatorzième siècle, les belligérants se contentaient en général de la déclaration faite par le capitaine du navire neutre, et la plupart des traités conclus dans le cours du siècle suivant donnèrent à cet usage une consécration formelle. Cependant ce système ne tarda pas à se modifier dans la pratique, et l'on y substitua peu à peu celui de la visite, à laquelle n'échappèrent que les bâtiments de guerre et les navires de commerce naviguant sous leur protection immédiate. Cette restriction ne laissait pas que d'avoir de graves inconvénients pour les nations belligérantes, ainsi privées de tout moyen de s'assurer si les navires neutres convoyés manquaient ou non aux devoirs de leur position exceptionnelle. D'un autre côté, les nations qui ne prenaient point part aux hostilités avaient naturellement un intérêt majeur à ce que leurs relations commerciales ne subissent pas les conséquences de faits auxquels elles entendaient demeurer étrangères.

C'est du choc inévitable de ces intérêts contradictoires qu'ont surgi la mise en pratique de règles toutes nouvelles en cette matière et les diverses théories, souvent divergentes, professées par les publicistes modernes.

Abus commis par l'Angleterre au XVIIe siècle.

§ 2972. Vers le milieu du dix-septième siècle, pendant la guerre entre l'Angleterre et la Hollande, les abus auxquels donna lieu l'exercice du droit de visite atteignirent le plus haut degré de violence.

Ordonnance de la reine Christine de Suède.

§ 2973. La reine Christine de Suède, résolue de mettre un terme à des excès dont sa marine avait tout particulièrement à souffrir, promulgua une ordonnance prescrivant à ses sujets de grouper leurs navires sous l'escorte de bâtiments de guerre, qui eurent ordre de s'opposer même par la force à toute visite des navires

placés sous leur protection. La prompte conclusion de la paix et les complications politiques qui survinrent bientôt en Suède mirent obstacle à ce que ces mesures énergiques reçussent même un commencement d'exécution.

§ 2974. A l'issue de la guerre qu'ils soutinrent contre l'Angleterre, les Etats-Généraux tentèrent d'amener le gouvernement britannique à consacrer conventionnellement l'inviolabilité des convois neutres. Tous leurs efforts ayant échoué devant la persistance opiniâtre des Anglais à maintenir leurs prétentions au domaine exclusif et souverain des mers dites britanniques, les Hollandais se décidèrent l'année suivante, c'est-à-dire en 1656, à opposer la force à la force, et prescrivirent à leurs bâtiments de guerre de repousser à main armée la visite de leurs convois. Malgré l'énergie et le courage déployés par l'amiral Ruyter, cette attitude ne produisit aucun résultat pratique, et Cromwell soutint avec une fermeté digne d'une meilleure cause la politique traditionnelle de son pays.

La Grande-Bretagne se refuse à consacrer l'inviolabilité des convois neutres.

Pour mettre un terme aux souffrances de son commerce maritime, et sans d'ailleurs abandonner le principe qu'elle avait si justement revendiqué, la Hollande se décida enfin à transiger et admit que les bâtiments convoyeurs seraient tenus d'exhiber les papiers de bord des navires placés sous leur escorte, et que le croiseur belligérant qui constaterait des irrégularités dans la forme de ces pièces aurait la faculté de visiter le navire suspect et, au besoin, de s'en emparer pour l'amener dans un port de son pays et l'y déférer aux tribunaux compétents.

§ 2975. La première neutralité armée de 1780 passa la question complètement sous silence; ce n'est qu'à l'occasion du convoi *Wasa* que la Russie et la Suède proclamèrent nettement leurs vues concernant la visite des navires convoyés.

Neutralité armée de 1780.

Le traité de neutralité conclu le 27 mars 1794 (1) entre le Danemark et la Suède est dans les temps modernes le prototype des stipulations internationales relatives à l'inviolabilité des convois par les croiseurs belligérants. Toutefois, pour se faire une idée exacte et complète des principes acceptés et pratiqués en cette matière par les nations modernes, il faut se reporter à la convention de neutralité maritime armée signée le 16 décembre 1800 (2) par les quatre

Traité de 1794 entre le Danemark et la Suède.

Principes arrêtés en 1880 entre les puissances coalisées du Nord.

(1) Martens, 1re édit., t. V, p. 274; 2e édit., t. V, p. 606.
(2) Martens, 1re édit., t. VII, p. 516; *Suppl.*, t. II, pp. 389, 399; 2e édit., t. VII, pp. 172, 181; *State papers*, v. I, p. 327.

puissances coalisées dont la mer Baltique baigne les côtes. On lit à l'article III :

« La déclaration de l'officier commandant le vaisseau ou les vaisseaux de la marine royale ou impériale qui accompagnent le convoi d'un ou de plusieurs bâtiments marchands, que son convoi n'a à bord aucune marchandise de contrebande, doit suffire pour qu'il n'y ait lieu à aucune visite sur son bord ni sur celui des bâtiments de son convoi.

« Pour assurer d'autant mieux à ces principes le respect dû à des stipulations dictées par le désir désintéressé de maintenir les droits imprescriptibles des nations neutres, et donner une nouvelle preuve de leur loyauté et de leur amour pour la justice, les hautes parties contractantes prennent ici l'engagement le plus formel de renouveler les défenses les plus sévères à leurs capitaines, soit de leur bord, soit de la marine marchande, de charger, de tenir ou de recéler à leur bord aucun des objets qui, aux termes de la présente convention, pourraient être réputés de contrebande, et de tenir respectivement la main à l'exécution des ordres qu'elles feront publier par leurs amirautés et partout où besoin sera ; à l'effet de quoi, l'ordonnance qui renouvellera cette défense sous les peines les plus graves sera imprimée à la suite du présent acte, pour qu'il n'en puisse être prétendu cause d'ignorance. »

Traité anglo-russe du 17 juin 1801.

§ 2976. L'Angleterre refusa d'abord obstinément de reconnaître les principes dont la neutralité armée avait pris la défense ; mais, devant l'attitude résolue qu'assumèrent les Etats de la Baltique, elle ne put s'empêcher, malgré ses succès contre le Danemark, de faire certaines concessions ; l'article IV de son traité du 17 juin 1801 avec la Russie (1) sanctionna les dispositions suivantes :

« Les deux hautes parties contractantes, voulant encore prévenir tout sujet de dissension à l'avenir en limitant le droit de visite des vaisseaux marchands allant sous convoi aux seuls cas où la puissance belligérante pourrait essuyer un préjudice réel par l'abus du pavillon neutre, sont convenues :

« 1° Que le droit de visiter les navires marchands appartenant aux sujets de l'une des puissances contractantes et naviguant sous le convoi d'un vaisseau de guerre de ladite puissance ne sera exercé que par les vaisseaux de guerre de la partie belligérante

(1) Hertslet, v. I, p. 208; Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. II, p. 476; 2e édit., t. VII, p. 260.

et ne s'étendra jamais aux armateurs, aux corsaires ou aux autres bâtiments qui n'appartiennent pas à la flotte impériale ou royale de Leurs Majestés, mais que leurs sujets auraient armés en guerre;

« 2° Que les propriétaires de tous les navires marchands appartenant aux sujets de l'un des souverains contractants qui seront destinés à aller sous convoi d'un vaisseau de guerre seront tenus, avant qu'ils reçoivent les instructions de navigation, de produire au commandant du vaisseau de convoi leurs passeports et leurs certificats ou lettres de mer dans la forme annexée au présent traité;

« 3° Que lorsqu'un tel vaisseau de guerre ayant sous convoi des navires marchands sera rencontré par un vaisseau ou des vaisseaux de guerre de l'autre partie contractante qui se trouvera alors en état de guerre, pour éviter tout désordre, on se tiendra hors de la portée du canon, à moins que l'état de la mer ou le lieu de la rencontre ne nécessite un plus grand rapprochement; et le commandant du vaisseau de la puissance belligérante enverra une chaloupe à bord du vaisseau du convoi, où il sera procédé réciproquement à la vérification des papiers et des certificats qui doivent constater, d'une part, que le vaisseau de guerre neutre est autorisé à prendre sous son escorte tels ou tels vaisseaux marchands de sa nation, chargés de telle cargaison et pour tel port; et, d'autre part, que le vaisseau de guerre de la partie belligérante appartient à la flotte impériale ou royale de Leurs Majestés;

« 4° Cette vérification faite, il n'y aura lieu à aucune visite, si les papiers sont reconnus en règle et s'il n'existe aucun motif valable de suspicion. Dans le cas contraire, le commandant du vaisseau de guerre neutre (y étant dûment requis par le commandant du vaisseau ou des vaisseaux de la puissance belligérante) doit amener et détenir son convoi pendant le temps nécessaire pour la visite des bâtiments qui le composent; et il aura la faculté de nommer et de déléguer un ou plusieurs officiers pour assister à la visite desdits bâtiments, laquelle se fera en sa présence sur chaque bâtiment marchand, conjointement avec un ou plusieurs officiers préposés par le commandant du vaisseau de la partie belligérante;

« 5° S'il arrive que le commandant du vaisseau ou des vaisseaux de la puissance en guerre, ayant examiné les papiers trouvés à bord et ayant interrogé le maître et l'équipage du vaisseau, aperçoive des raisons justes et suffisantes pour détenir le navire

marchand afin de procéder à une recherche ultérieure, il notifiera cette intention au commandant du vaisseau de convoi, qui aura le pouvoir d'ordonner à un officier de rester à bord du navire ainsi détenu et d'assister à l'examen de la cause de sa détention. Le navire marchand sera amené tout de suite au port le plus proche et le plus convenable appartenant à la puissance belligérante ; et la recherche ultérieure sera conduite avec toute la diligence possible. »

Après la sanglante bataille de Copenhague et le changement politique qu'entraîna la mort violente de l'empereur Paul (23 mars 1801), les Etats secondaires de la Baltique ne pouvaient songer à défendre plus longtemps les principes absolus de la seconde neutralité armée ; aussi vit-on le Danemark d'abord, le 23 octobre 1801 (1), et la Suède ensuite, le 30 mars 1802 (2), accéder au traité anglo-russe que nous venons d'analyser. La Prusse seule refusa absolument d'en accepter les principes.

En résumé, comme on le voit par ce qui précède, l'Angleterre, pour le droit de visite et la contrebande de guerre, acceptait des principes plus larges que sa pratique antérieure ne donnait lieu de s'y attendre ; de leur côté, les Etats neutres de la Baltique abandonnaient la nouvelle règle qu'ils avaient voulu établir relativement au droit de blocus, donnaient une consécration formelle à l'ancien principe du *Consulat de la mer* concernant la confiscation de la propriété ennemie sous pavillon neutre, et consentaient que la visite des navires de commerce convoyés, interdite aux corsaires, restât permise aux bâtiments de guerre des belligérants.

Abrogation des traités de 1801 et de 1802.

§ 2977. La nouvelle politique de transaction avec l'Angleterre que la Russie avait adoptée en 1801, et à laquelle ses alliés avaient été moralement contraints d'accéder en 1802, semblait devoir compromettre à tout jamais les progrès réalisés jusqu'alors dans cette partie du droit maritime ; mais le cabinet de Saint-Pétersbourg ne tarda pas à revenir à une ligne de conduite plus conforme à ses antécédents, et le 16 octobre 1807, au moment de déclarer la guerre à l'Angleterre, il annula pour toujours la convention de juin 1801, remit en vigueur les bases de la neutralité armée et s'engagea à ne plus s'en écarter à l'avenir. Les traités de paix conclus

(1) Hertslet, v. I, p. 204 ; Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. III, p. 193 ; 2e édit., t. VII, p. 273.

(2) Martens, 1re édit., *Suppl.*, t. III, p. 196 ; 2e édit., t. VII, p. 276.

en 1812 (1) et en 1814 (2) entre l'Angleterre, la Russie, la Suède et le Danemark rétablirent les relations commerciales entre ces quatre puissances sur le pied des traités de la fin du dix-huitième siècle, sans faire revivre les principes transactionnels proclamés en 1801.

Depuis lors, on peut le dire, l'inviolabilité absolue des navires marchands convoyés est devenue un précepte, une loi indiscutable pour toutes les puissances maritimes, à la seule exception de l'Angleterre, qui n'a pas encore consenti à l'inscrire dans son droit conventionnel. Il est généralement admis que le navire belligérant, que rencontrent des navires marchands convoyés, doit s'en rapporter à la déclaration du commandant du convoi quand celui-ci atteste que les bâtiments placés sous sa protection sont de sa nation et ne portent point de la contrebande à l'ennemi.

Droit conventionnel des Etats-Unis d'Amérique.

§ 2978. La puissante confédération de l'Amérique du Nord a le mérite d'avoir par rapport à la question du droit de visite invariablement défendu le respect dû au pavillon neutre de guerre ou de commerce, d'avoir toujours admis que la parole donnée par l'officier commandant un convoi met à l'abri de toute perquisition les navires marchands placés sous son escorte : c'est dans ce sens que sont rédigés les engagements que les Etats-Unis ont souscrits, le 3 avril 1783 (3) avec la Suède, le 30 septembre 1800 (4) avec la France, le 3 octobre 1824 (5) avec la Colombie, le 12 décembre 1828 (6) avec le Brésil, le 5 avril 1831 (7) avec le Mexique, le 16 mai 1832 (8) avec le Chili, le 20 janvier 1836 (9) avec le Vénézuéla et le 13 novembre 1836 avec la Confédération Pérou-Bolivienne (10).

(1) Hertslet, v. II, pp. 124, 334 ; *State papers*, v. I, p. 15 ; Schoell, t. X, p. 541 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. I, p. 431 ; t. III, p. 227.
(2) Hertslet, v. I, pp. 228 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. I, pp. 666, 678 ; Angeberg, *Congrès*, pp. 91, 100 ; *State papers*, v. I, p. 194.
(3) Elliot, v. I, p. 168 ; Martens, 1re édit., t. II, p. 328 ; t. VII, p. 52 ; 2e édit., t. III, p. 565.
(4) De Clercq, t. I, p. 400 ; Elliot, v. I, p. 83 ; *State papers*, v. VIII, p. 463 ; Martens, 1re édit., t. VII, p. 484 ; 2e édit., t. VII, p. 96 ; *Bulletin des lois*, an X, n° 139.
(5) Elliot, v. II, p. 18 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. VI, p. 984 ; *Nouv. suppl.*, t. II, p. 412 ; Lesur, 1824, app., p. 690.
(6) Elliot, v. II, p. 66 ; *State papers*, v. XV, p. 944 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. IX, p. 54.
(7) Elliot, v. II, p. 81 ; *State papers*, v. XIX, p. 209 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. X, p. 322.
(8) *State papers*, v. XXII, p. 1353 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. XI, p. 438.
(9) *State papers*, v. XXIV, p. 746 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. XIII, p. 544.
(10) Martens, *Nouv. recueil*, t. XV, p. 113.

Pratique adoptée dans la guerre du Danemark. 1864.

§ 2979. Pendant la guerre de 1864 entre le Danemark et l'Allemagne les belligérants proclamèrent qu'ils exempteraient de toute visite les navires naviguant sous convoi *.

Opinion des publicistes modernes :

§ 2980. Presque tous les publicistes des temps modernes ont soutenu le même principe. La seule différence qu'on remarque dans leurs doctrines, c'est que les uns posent la règle en termes généraux et absolus, tandis que les autres la limitent aux navires escortés et protégés par des bâtiments de guerre de leur propre nation.

Jouffroy.

Au commencement de ce siècle Jouffroy, en vue de concilier la jurisprudence anglaise avec celle des autres peuples, suggéra une théorie plus ingénieuse que sérieusement pratique. Il proposait que les convois composés d'un à dix navires de commerce fussent escortés par une frégate, ceux de dix à vingt, par deux bâtiments de guerre, et ceux qui dépasseraient ce nombre par un vaisseau de ligne et deux frégates ; la visite devait être interdite non seulement aux corsaires, mais encore aux bâtiments de guerre inférieurs en force à ceux de l'escorte, et aucune perquisition ne pourrait avoir lieu à moins d'être motivée par l'irrégularité manifeste des papiers de bord.

Martens. Klüber. Gessner.

Martens, Klüber et Gessner se sont en cette matière ralliés aux principes généraux du droit des gens : ils proclament comme une doctrine définitivement adoptée que les navires marchands inspectés avant de mettre à la voile et convoyés par des bâtiments de la marine militaire munis des justifications nécessaires sont en droit de se soustraire à la visite des belligérants, et que ceux-ci manqueraient au respect dû à l'indépendance des neutres en n'ajoutant pas une foi entière au contenu des papiers qui leur sont exhibés et à la déclaration de l'officier commandant le convoi.

Massé. Cauchy. Hautefeuille. Ortolan.

Les publicistes français, parmi lesquels on peut citer Rayneval, Ortolan, Hautefeuille, Cauchy, Massé et plusieurs autres, se sont tous placés au même point de vue et défendent le même principe. Ortolan ne craint pas de déclarer qu'en examinant la question au

* Cauchy, t. II, pp. 223-226, 340-342, 345, 401, 402 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 120 et seq.; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 262 et seq.; Gessner, pp. 301 et seq.; Wheaton, *Hist.*, périodes 3, 4 ; Heffter, § 170 ; Massé, t. I, §§ 316 et seq.; Manning, pp. 354 et seq.; Pœhls, pp. 1197 et seq.; Martens, *Erzählungen*, t. II, p. 15 ; Pardessus, *Collection*, t. III, p. 305 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 202, 343 ; Halleck, ch. XXV, § 20 ; Fiore, t. II, pp. 478 et seq.; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 32 ; Wildman, v. II, pp. 130, 131 ; Hall, *International law*, p. 638 ; Dudley-Field, *Projet de Code*, pp. 634, 635 ; Perels, pp. 325 et seq.

point de vue des principes théoriques, il croit « que l'immunité d'un navire de guerre en ce qui touche à la visite se communique à bon droit aux navires de commerce de sa nation naviguant sous son escorte et sous sa protection. » Et il ajoute : « Comme il est notoire que les gouvernements neutres sont dans l'impossibilité physique d'obvier entièrement au commerce frauduleux de leurs sujets, que l'appât du gain conduit souvent à des entreprises illicites, les navires de commerce, lorsqu'ils naviguent seuls, ne présentent aucune garantie de leur caractère jusqu'à parfaite vérification. » Cet auteur reconnaît pourtant, avec Rayneval, « qu'il est des cas où le belligérant peut insister auprès du commandant du convoi pour qu'une vérification soit faite par ce dernier lui-même : il peut arriver, par exemple, qu'à la faveur de la nuit, d'une brume ou d'un gros temps, qui ont rompu l'ordre de marche d'une flotte marchande nombreuse, des navires étrangers à cette flotte se soient glissés au milieu d'elle en empruntant son pavillon, malgré la surveillance des convoyeurs. Si des indices certains de l'existence d'un pareil fait sont fournis au commandant du convoi, il est du devoir de ce commandant de procéder par lui-même ou par ses officiers à une visite à bord des bâtiments suspects. » Rayneval.

Le navire convoyé, dit A. Desjardins, c'est-à-dire escorté par des vaisseaux de guerre participe à leur inviolabilité : Comme eux, il échappe au droit de visite. Dès que la régularité, la sincérité des « passe-ports et lettres de mer » est reconnue, le droit du belligérant est épuisé. Or, c'est l'autorité chargée de délivrer ces pièces qui vient en affirmer elle-même la régularité absolue : on ne peut exiger une garantie plus positive et toute vérification supplémentaire est une injure gratuite au pavillon neutre. Toutes les puissances de l'ancien monde, à l'exception de l'Angleterre admettent l'inviolabilité des navires convoyés (1). A Desjardins.

Nous avons rappelé plus haut les bases sur lesquelles les Etats-Unis ont conventionnellement réglé la question de la visite des navires convoyés ; il nous reste à faire remarquer que les publicistes et les jurisconsultes nord-américains les plus éminents n'acceptent pas ces bases comme constituant un principe absolument irrécusable. Ainsi Kent est d'avis que toute nation belligérante a le droit de maintenir et de revendiquer l'unique garantie que lui offre la loi des nations pour le contrôle et la sauvegarde de ses intérêts. Story soutient la même thèse. Le docteur Woolsey, malgré ses Kent. Story. Woolsey.

(1) A. Desjardins, *Droit com. maritime*, t. I, p. 69.

tendances favorables aux neutres, se range à l'avis de ses deux compatriotes. Dana, dans ses commentaires sur Wheaton, a donné d'assez longs développements à l'examen de cette question de principe, et avoue qu'aux Etats-Unis la majorité des auteurs sont portés, comme en Angleterre, à ne pas admettre la prétendue inviolabilité des navires convoyés ; quant à l'opinion de ceux qui veulent qu'une foi aveugle soit ajoutée à la parole de l'officier convoyeur, il la combat par les considérations suivantes : « Un instant de réflexion montrera combien doit être peu satisfaisante l'assurance donnée par l'officier convoyeur. En exerçant le droit de visite sur des neutres ostensibles, le belligérant a pour objet de se procurer la preuve des points suivants : 1° s'ils sont neutres de bonne foi, et si leurs cargaisons ne sont pas propriété ennemie, réellement ou implicitement; 2° si, leur neutralité étant constatée, ils portent de la contrebande ; 3° s'ils sont au service de l'ennemi pour lequel ils transportent des militaires ou des dépêches ; 4° s'ils naviguent afin de mettre à exécution le dessein de rompre un blocus. Pour résoudre ces questions, il est licite et quelquefois nécessaire non seulement d'examiner les papiers de mer, mais de visiter les navires, les chargements et les personnes qui se trouvent à bord, de manière à s'éclairer sur la destination réelle du navire indépendamment des apparences, sur le point réel de son départ et sur la destination continue et finale des cargaisons et des personnes à bord, indépendamment même de la réalité d'une destination neutre à peu de distance, de manière à vérifier si les navires ont des titres, des intérêts et des engagements hostiles, à constater la nationalité des personnes, à s'assurer si les navires ont personnellement connaissance d'un blocus, etc. La question de savoir si chaque navire est passible de capture pour l'une ou l'autre de ces causes est donc à la fois une question de droit et de fait. Quelle valeur peut avoir pour le belligérant la parole de l'officier qui commande le convoi ? Que sait ou peut savoir celui-ci de ces faits relativement à chaque navire? Quelles sont ses opinions sur la loi applicable aux faits qu'il connaît? Le belligérant doit-il admettre sa législation, ainsi que son exposé des faits? Sa parole ne porte pas sur des faits ; mais, comme le verdict général du jury dans les procès criminels, elle porte sur la loi et sur les faits dans une proposition complexe ; sa parole expose simplement qu'il est à sa connaissance que les navires ou leurs cargaisons ne servent aucun intérêt ennemi, ne contiennent point de contrebande, ne sont destinés à aucune entreprise illicite, n'ont en vue aucune tentative de rompre un blocus ; ou plutôt elle équivaut en fait à cette

déclaration : « Autant que les faits me sont connus et selon ma manière de comprendre la loi, il n'existe aucune cause semblable de capture. » On peut presque présumer que cet officier ne connaisse la loi qu'imparfaitement et qu'il ignore plusieurs des faits. Il peut avoir succédé à un autre commandant depuis que les navires ont rejoint le convoi. A quelle inspection a-t-on quelque part procédé, sur laquelle on puisse fonder raisonnablement sa déclaration? Les nations peuvent bien, par courtoisie ou par politique, convenir d'accepter provisoirement la parole générale d'un officier au lieu de procéder à la recherche; mais ce n'est pas une obligation légale dont l'accomplissement doive être imposé par la force... La pratique des nations, les traités, les opinions des auteurs nous démontrent suffisamment que le droit international n'interdit pas la recherche à bord des navires convoyés et ne substitue pas non plus la parole du commandant du convoi à une perquisition effective. »

Comme on le voit par l'ensemble des faits et des opinions que nous venons de résumer, les défenseurs du droit illimité de visiter les convois forment la minorité, et le droit écrit comme la pratique ont sanctionné pour le plus grand nombre des nations le respect de la parole donnée par l'officier du bâtiment de guerre convoyeur *.

§ 2981. Ici se présente une question dont la solution présente quelque difficulté. La protection du convoi, avec ses conséquences et notamment l'exemption de la visite, peut-elle être étendue par un vaisseau d'Etat neutre à des navires marchands appartenant à une nation autre que la sienne? Navires neutres faisant partie d'un convoi d'une autre nationalité.

Luchesi Palli pense que le navire de guerre neutre peut licitement prendre sous son escorte des navires de commerce appartenant aux nations neutres étrangères. Par contre, Ortolan limite la protection du navire convoyeur aux bâtiments marchands de sa propre nation. Luchesi Palli. Ortolan.

C'est aussi l'avis de Hautefeuille, « en ce sens du moins que la Hautefeuille.

* Jouffroy, pp. 266, 392 et seq.; Martens, *Essai*, §§ 20, 21; Klüber, *Droit*, § 293 Gessner, pp. 307 et seq.; Rayneval, *De la liberté*, t. I, ch. XVIII; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 271, 272; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, p. 166; Cauchy, t. II, pp. 223, 224; Massé, t. I, § 320, Kent, *Com.*, v. I, pp. 156, 158; Woolsey, *Introd.*, § 192; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 242; Halleck, ch. XXV, § 21; Heffter, § 170; Bluntschli, § 824; Fiore, t. II, pp. 485, 486; Phillimore, *Com.*, v. III, § 338; Wildman, v. II, p. 124; Manning, p. 360; Cranch, *Reports*, v. IX, p. 438; Diaz Covarrubias, *Bluntschli*, § 837; Perels, pp. 325 et seq.; Testa, p. 238.

déclaration du commandant du convoi ne peut faire foi pleine et entière, et par conséquent exempter de la visite que ces seuls bâtiments. » Parmi les arguments dont ce publiciste appuie son opinion, celui-ci nous paraît fondé en raison et en droit : « Le convoi, dit-il, entraîne pour le gouvernement qui le fait faire une sorte de responsabilité. Si des fraudes évidentes étaient commises à l'ombre de cette protection légale, le belligérant, dont les croiseurs n'ont pas le droit de vérifier ni même de suspecter la déclaration de l'officier chef du convoi, a le droit de s'adresser au souverain neutre et de lui demander la réparation du préjudice causé et la punition des coupables. Si l'on suppose que la fraude soit le fait des navires étrangers convoyés par un bâtiment de guerre neutre, mais d'une autre nation, quel sera le souverain responsable envers le belligérant ? La nation propriétaire du vaisseau de guerre semble devoir porter toute la responsabilité, car c'est sa parole qui a trompé le belligérant : cependant le coupable n'est pas sous sa juridiction : elle ne peut le punir. Le souverain du navire escorté et fraudeur n'a pris aucun engagement envers le belligérant. La responsabilité devient donc illusoire ou retombe sur le non coupable. »

Quoi qu'il en soit, si la protection d'un convoyeur étranger ne peut empêcher la visite des navires étrangers qui naviguent sous son escorte, le commandant du convoi a le pouvoir de s'opposer à ce que les règles de la visite soient violées, à ce qu'aucune violence soit commise.

La plupart des traités qui stipulent le droit des neutres de faire escorter leurs navires gardent le silence sur cette question, ou du moins nous laissent dans le doute et l'équivoque. Ils renferment des formules vagues ou incomplètes, comme l'article 29 du traité du 1er mars 1801 entre la Russie et la Suède, qui se borne à déclarer que « en cas que ces navires marchands fussent escortés par un ou plusieurs vaisseaux de guerre, la simple déclaration de l'officier commandant de l'escorte que lesdits navires n'ont à bord aucune contrebande de guerre doit suffire pour qu'aucune visite n'ait lieu ». Toutefois l'article 20 du traité conclu le 3 octobre 1824 entre les Etats-Unis et la Colombie est plus explicite : « lorsqu'ils seront convoyés, dit-il au sujet des navires marchands, la déclaration du commandant du convoi, faite sous sa parole d'honneur, suffira pour attester que les bâtiments qui sont sous sa protection *appartiennent à la nation dont ils portent le pavillon.* » Quelques traités cependant ont stipulé positivement que le

navire convoyeur sera de la même nation que les navires convoyés ; nous citerons notamment l'article 19 du traité du 30 septembre 1800 entre la France et les États-Unis, qui porte que « la déclaration verbale du commandant de l'escorte que les navires de son convoi appartiennent à la nation dont il porte le pavillon... sera regardée par les croiseurs respectifs comme pleinement suffisante*. »

Navires neutres faisant partie d'un convoi ennemi.

§ 2982. On s'est mainte fois demandé s'il est permis de capturer et de confisquer les navires neutres faisant partie d'un convoi ennemi. Dans ce cas, la présomption légale autorise jusqu'à un certain point à caractériser d'ennemi le navire neutre qui s'incorpore aux convois escortés par l'un des belligérants ; pourtant si la preuve de nationalité amie peut être fournie, et s'il est établi que le navire neutre s'est indistinctement placé sous la protection de l'un et de l'autre des belligérants pour se mettre à l'abri des corsaires, il ne saurait être déclaré de bonne prise. Il y a des précédents pour et contre.

Affaire du *Sampson*.

Dans l'espèce du trois-mâts le *Sampson*, et sur l'appel des ayants droit, la Cour d'amirauté anglaise a décidé que le fait de naviguer dans les conditions dont il s'agit constitue un motif péremptoire de confiscation.

Affaire de la *Néréide*.

Par contre, la Cour des prises aux Etats-Unis a résolu la question de principe dans le sens opposé, en prononçant la relaxation du navire la *Néréide*.

Opinion de quelques auteurs :

Story.

§ 2983. Le juge américain Story, qui eut à intervenir dans cette sentence, avait voté pour la confiscation, en faisant valoir « que la navigation sous la protection de l'un des belligérants implique violation des devoirs de la neutralité. » « Un neutre, disait-il, capturé dans de semblables circonstances encourt *ipso facto* la confiscation du navire et de sa cargaison. »

Kent.

Dans l'opinion de Kent, le fait de naviguer sous convoi ennemi constitue, tout aussi bien que celui de résister à la visite, une infraction aux règles strictes de la neutralité.

Heffter. Gessner. Hautefeuille.

Les publicistes français et allemands ne partagent pas en général cette manière de voir. Nous citerons notamment Heffter, Gessner et Hautefeuille. « Le neutre, dit ce dernier, en se mettant sous la protection du convoi belligérant ne manque pas à ses devoirs ; il

* Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 132 et seq.; Luchesi Palli, *Principes du droit public maritime*, pp. 204, 205 ; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, t. II, liv. III, ch. VII, p. 233; Martens-Murhard, *Nouv. suppl.*, t. II, p. 412; Desjardins, *Droit com. maritime*, t. I, § 28 ; Diaz Covarrubias *Bluntschli*, § 838 ; Nys, *La guerre maritime*, p. 77.

ne viole pas le caractère neutre. Il s'expose sans doute à être pris avec le convoi belligérant ; mais dans ce cas même il ne saurait être soumis à la confiscation. Pour se justifier, il doit lui suffire d'établir sa nationalité et l'innocence de son commerce. »

Perels.

A l'avis de Perels, le fait de se mettre sous la protection du pavillon d'un belligérant constitue, de la part du navire neutre, une atteinte portée au droit de visite. C'est une violation effective de la neutralité. En pareil cas, un navire peut donc être capturé et déclaré de bonne prise.

Ordonnance du Danemark. 1810.

§ 2984. Cette même thèse fut amplement discutée en 1810 à l'occasion d'une ordonnance danoise, qui déclarait de bonne prise tout navire neutre incorporé *in transitu* à un convoi anglais.

Doctrine américaine développée par Wheaton.

Un grand nombre de navires des Etats-Unis furent victimes de l'application rigoureuse de cette mesure, contraire, suivant nous, aux vrais principes sur la matière. Tous les incidents et les débats occasionnés par cette affaire ont été résumés par Wheaton, qui a pris avec une habileté remarquable la défense des intérêts de son gouvernement et de ses compatriotes. Il résulte de son exposé que le cabinet de Washington adopta pour terrain de discussion que ni l'ordonnance dont il s'agit ni aucune autre ne pouvaient porter atteinte aux principes généraux du droit des gens, ni prétendre introduire à cet égard des pratiques nouvelles obligatoires pour les tiers ; qu'on ne pouvait par conséquent reconnaître au Danemark la faculté d'édicter des lois dont les prescriptions atteindraient les étrangers en pleine mer. On ne saurait évidemment prêter au gouvernement danois d'autre pensée que celle de tracer des règles pour la gouverne de ses propres tribunaux. Or pour ceux-ci l'ordonnance, cause première du conflit, se réduisait à établir que le fait d'avoir navigué sous la protection d'un convoi ennemi constituait intrinsèquement une cause juridique suffisante de capture et de confiscation, sans qu'il y eût lieu de tenir compte des circonstances particulières de l'acte matériel, ni de l'intention qui avait pu le motiver, ni du caractère licite du voyage. Mais ces doctrines ont été repoussées par les publicistes et par toutes les nations, même par l'Angleterre, puisque les annales de ses Cours de prises ne fournissent aucun précédent analogue à celui consacré par le Danemark. En fait, les navires qui motivèrent les réclamations du cabinet de Washington se livraient à un trafic régulier et habituel avec la Russie ; ils ne transportaient pas d'armes, et ils n'avaient opposé aucune résistance aux croiseurs danois. Leur capture avait eu lieu

pendant leur voyage de retour, à leur sortie de la Baltique, après qu'ils eurent été visités par les autorités d'Elseneur, en application d'une ordonnance contraire au droit international et de laquelle ils n'avaient matériellement pu avoir connaissance lorsqu'ils avaient quitté le port de Cronstadt.

Le fait de naviguer sous l'escorte et en compagnie d'un belligérant justifie sans doute la *présomption* légale que le navire et la cargaison capturés appartiennent à l'ennemi ; mais tant que ce caractère hostile n'est pas établi, on ne saurait en induire aucun argument concluant contre la partie intéressée, car l'acte en lui-même est loin de constituer ce qu'on appelle en droit *præsumptiones juris et de jure*. Le fait peut bien motiver une enquête minutieuse ; dans aucun cas, et surtout dans l'espèce, il ne peut sans injustice flagrante conduire à une sentence immédiate de condamnation.

Si l'on ne donne pour fondement légal à la peine appliquée que l'incorporation à un convoi ennemi, il faut reconnaître que ce n'est pas là une raison suffisante ; car s'il est vrai que le neutre ne doit se soustraire ni à la visite de ses papiers ni à la perquisition de son chargement pas plus par l'emploi de la force que par le recours à des moyens de fraude, il est tout aussi certain qu'il use d'un droit strict en cherchant à éviter par des pratiques absolument licites et innocentes les vexations auxquelles il peut craindre d'être exposé. La parfaite régularité du voyage des navires saisis était d'ailleurs incontestable, puisque les tribunaux danois l'avaient eux-mêmes proclamée lors de la première capture dont ces bâtiments avaient été l'objet. Au surplus, même en admettant qu'ils n'eussent pas le droit de s'abriter sous un convoi belligérant pour éviter l'exercice du droit de visite de la part d'un *ami*, comme le Danemark prétendait l'être, ils étaient évidemment fondés à se défendre contre *leur ennemi*, comme la France se montrait l'être par sa conduite et les principes avoués d'après lesquels elle avait déclaré guerre ouverte au commerce maritime de toutes les nations neutres.

On peut objecter que la résistance à l'exercice du droit de visite étant, selon la loi et l'usage des nations, un motif indiscutable et absolu de condamnation lorsqu'elle a lieu de la part d'un navire isolé, elle doit l'être doublement lorsqu'elle est imputable à plusieurs bâtiments associés et groupés dans la même intention. Mais pour que l'analogie soit complète il faut, ce qui n'a pas eu lieu dans l'espèce, qu'il y ait eu opposition réelle, ou au moins que les navires de guerre qui les ont pris sous leur protection aient

contribué à la résistance de manière à pouvoir en assumer toute la responsabilité. Tout au plus peut-on admettre qu'il y a eu une intention non réalisée de *résister*.

La Cour suprême des Etats-Unis a d'ailleurs reconnu, pendant la guerre de l'indépendance, que le neutre a le droit de charger ses biens à bord d'un navire belligérant *armé*.

Le ministre des Etats-Unis près la cour de Copenhague, qui était chargé de régler cette affaire, fit également valoir que l'absence de toute clause conventionnelle sur la matière et le silence gardé à cet égard par les publicistes les plus autorisés étaient la preuve manifeste que la prétendue exception à la liberté absolue de la navigation des neutres n'existait ni en théorie ni en pratique. Et si l'on ne peut nier, d'une part, que la propriété amie trouvée dans une place forte ennemie échappe à toute confiscation, et, d'autre part, que le propriétaire des marchandises trouvées à bord d'un navire armé ou non ne saurait être rendu responsable des suites de la résistance opposée par son capitaine, comment l'armateur et le chargeur d'un navire neutre n'échapperaient-ils pas à la responsabilité des actes du convoyeur chargé de les protéger, alors que le fait s'est produit non en vertu d'ordres directs donnés par eux, mais par l'initiative et la seule inspiration du capitaine agissant à l'insu et sans instructions de ses commettants?

Si, comme le Danemark l'a toujours prétendu, le neutre a le droit de s'armer contre tous les belligérants, et si, une fois placé dans son propre pays sous le convoi de bâtiments de guerre, il peut repousser par la force celui qui chercherait à le visiter et à opérer des perquisitions à son bord, les citoyens des Etats-Unis, que la nécessité a contraints de se réfugier à l'abri des forteresses flottantes des ennemis du Danemark non pour résister à l'exercice des droits de cette nation, mais pour se soustraire aux violences de ceux qui, sans égard pour leur neutralité, se seraient inévitablement emparés de leurs biens, étaient pleinement fondés à agir comme ils l'ont fait. Si, ce qui eût fort bien pu arriver, ces navires avaient été convoyés par un bâtiment de la marine militaire des Etats-Unis, n'est-il pas évident que les croiseurs danois, d'après la législation de leur pays, auraient été obligés de se contenter de la parole du chef du convoi et d'une déclaration basée uniquement sur la production de papiers de bord délivrés par le gouvernement fédéral en vue de preuves dignes de foi fournies par les parties intéressées elles-mêmes?

Or si ces documents sont faux dans un cas, ils peuvent l'être

aussi dans l'autre ; et en dernière analyse les autorités danoises se trouveraient également dans les deux cas dans l'impossibilité matérielle d'en vérifier la sincérité soit par le fait de leur propre et volontaire acquiescement à la réponse du commandant de l'escadre de convoi, soit à cause de la présence d'une force ennemie supérieure qui s'opposerait à ce que les croiseurs du Danemark pussent exercer leur droit de visite et de recherche. Ces réflexions s'appliquaient naturellement à l'hypothèse que les navires dont il s'agit seraient parvenus à se soustraire à la capture, seul cas où il fût permis au Danemark de se croire lésé comme puissance belligérante. Mais, dans l'espèce, la prise avait été effectuée sans être accompagnée d'aucun conflit hostile, et la question se réduisait à savoir s'il y avait lieu à confiscation en raison du fait d'avoir navigué sous la protection d'un convoi ennemi.

Du reste, en supposant même que les armateurs des navires saisis ne se fussent incorporés à l'escadre anglaise que pour échapper aux croiseurs danois et français, il est certain qu'ils n'avaient pas mis leur intention à exécution, et l'on est dès lors fondé à se demander à quels droits du Danemark atteinte avait été portée par une tentative non suivie d'effet. Si l'on prétend que c'est au droit de visite et de recherche, on peut répondre que ce droit ne constitue pas un pouvoir matériel et souverain dont les belligérants soient investis par la loi des nations pour porter arbitrairement préjudice au commerce des neutres. En réalité, ce droit dérive de celui de capturer la propriété ennemie et de saisir la contrebande de guerre ; son exercice est un moyen d'atteindre ce but, et aucune résistance ne lui ayant été opposée, il n'en pouvait résulter ni dommage ni offense. Peut-être objectera-t-on que la résistance aurait eu lieu sans une circonstance fortuite qui sépara les navires américains des forces ennemies chargées de les escorter. Cette objection est sans valeur, puisque le fait de la dispersion du convoi ne saurait intrinsèquement constituer une offense. Du moment qu'il a été établi que la propriété était véritablement neutre et le voyage licite et de tout point régulier, quel dommage l'absence de la visite pouvait-elle occasionner ? D'un autre côté, si la propriété avait été ennemie, sa conservation aurait été due à la supériorité des forces qui la protégeaient : ce qui, quoique étant une *perte*, ne pouvait être une *injure* dont le Danemark eût pu avoir un droit légitime de se plaindre.

Le cabinet de Copenhague répliqua que le seul point à discuter était de savoir si les navires neutres s'étaient placés volontairement — Réplique des autorités danoises.

sous la protection d'un convoi ennemi, et que ce fait ne pouvant être contesté, il maintenait la légalité de la confiscation prononcée.

Traité entre le Danemark et les États-Unis.

Le débat sur cette affaire se prolongea entre le Danemark et les États-Unis jusqu'au 28 mars 1830 (1), époque à laquelle le gouvernement danois consentit de guerre lasse à transiger moyennant une indemnité pécuniaire au profit des armateurs lésés, mais en stipulant en même temps que l'arrangement conclu ne pourrait jamais être invoqué comme un précédent ou une règle pour l'avenir *.

Opinion d'Ortolan et de Gessner sur la question des convois ennemis.

§ 2985. Ortolan dit que le fait de naviguer sous convoi ennemi peut être considéré comme irrégulier, même comme illicite, et qu'en général il ne met pas à l'abri de l'exercice du droit de visite. Mais il ajoute que « si le neutre se joint en pleine mer à un ou à plusieurs navires de guerre belligérants et navigue de conserve avec eux sans prétendre à aucune protection de leur part, dans la seule espérance de pouvoir échapper pacifiquement et par la fuite à la visite, à la faveur d'une rencontre et d'un combat possible entre les seuls belligérants, c'est là de sa part une ruse innocente qui ne peut lui être imputée à délit et qui ne peut pas à elle seule entraîner la confiscation ».

Gessner se montre plus rigoureux : il soutient que le fait de se mettre sous la protection d'un belligérant équivaut relativement à une infraction de la neutralité. « Wheaton, dit-il, ne considère pas le convoi sous son vrai point de vue : il fait du convoi un moyen de violer le droit de visite. Le but du convoi est tout différent ; il consiste à remplacer la garantie matérielle de la visite par la garantie morale de la surveillance du souverain neutre et de la parole d'honneur de son représentant... Le droit de visite lui-même est non point un but, mais un moyen ; il n'est accordé que pour assurer aux belligérants l'accomplissement de certains devoirs. D'après la pratique internationale reconnue, à l'exception de l'Angleterre, par tout le monde civilisé, la même assurance est donnée par la visite opérée par l'État neutre avant le départ du vaisseau et par la parole d'honneur donnée par le commandant du convoi. »

(1) Elliot, v. I, p. 453 ; *State papers*, v. XVII, p. 958 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. VIII, p. 350.

* Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. III, § 32 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 161 et seq. ; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 275 et seq. ; Gessner, pp. 312 et seq. ; Kent, *Com.*, v. I, p. 157 ; Duer, v. I, lect. 8, § 14 ; Manning, pp. 369, 370 ; Halleck, ch. XXV, § 22 ; Wildman, v. II, pp. 125 et seq. ; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. XIV ; Cranch, *Reports*, v. IX, p. 442 ; Dudley-Field, *Projet de Code*, p. 635.

Développant davantage cette opinion et continuant sa réfutation, Gessner ajoute : « Le neutre qui se met sous la protection d'un belligérant viole réellement le droit de visite. L'autre belligérant n'a aucune garantie que les vaisseaux marchands qui se sont fait escorter de la sorte par son ennemi ne portent pas de contrebande à bord ou n'ont pas l'intention de violer d'autre manière leurs devoirs de neutres. Une telle intention doit plutôt être présumée; car sans cela le neutre n'emploierait pas un tel moyen pour se soustraire à la visite. Kaltenborn estime qu'il y a dans le simple fait une participation directe ou indirecte à une manœuvre ennemie, de telle sorte que le règlement de 1810 n'était pas nécessaire pour justifier le procédé des Danois.

« On ne peut pas non plus comparer le neutre qui se fait convoyer par un belligérant à celui qui va chercher un asile dans un port du belligérant. Il y a ici deux cas à distinguer : le port belligérant peut être ou ne pas être la destination du navire neutre. Suivant les règles internationales, le navire qui a atteint sa destination ne peut plus être puni pour les infractions qu'il s'est permises. Dans la première éventualité, on ne peut plus le châtier pour s'être soustrait à la visite, quand même il l'aurait fait par violence. S'il est prouvé au contraire que le navire est entré, pour se soustraire à la visite, dans un port qui n'était pas sa destination, et si ce navire quitte son asile avant la fin de la guerre, il s'entend de soi qu'il portera la peine de son acte en tant que cet acte était punissable d'après les principes que nous développerons au chapitre suivant.

« Le seul argument notable apporté par M. Wheaton est le fait que les navires américains ne se sont mis sous la protection des vaisseaux anglais que pour se soustraire aux vexations des Français. Si l'on peut prouver que le neutre ne s'est fait convoyer par un belligérant que pour se mettre à l'abri des violences d'un tiers, si l'on peut prouver en outre que le but du voyage et la cargaison étaient irréprochables, rien ne s'oppose à ce que les navires ne soient remis en liberté. Seulement la *præsumptio juris* ne se borne pas, comme le pense Wheaton, à la nationalité des navires, mais encore à leur intention de se soustraire à la visite. Ils doivent donc prouver, pour être relâchés, que les deux suppositions ne sont pas conformes à la réalité. Dans tous les autres cas, ils restent sujets aux pénalités établies par les règles internationales contre les violateurs du droit de visite *. »

* Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 278, 279; Gessner, pp. 311, 314, 315.

Garanties assurées à la navigation sous convoi.

§ 2986. Mais quelles conséquences résulteront pour les neutres de la navigation sous convoi ? Tout en posant la question en ces termes, nous n'entendons parler que de l'attitude à prendre par les belligérants à l'égard de l'ensemble du convoi, et non des résultats qu'une navigation de cette espèce peut avoir pour les navires escortés relativement au gouvernement de leurs pays ; car la question envisagée à ce point de vue rentre dans le domaine du droit public interne.

Législation nord-américaine et anglaise.

La législation des États-Unis ne fournit à cet égard aucune solution précise ; celle de l'Angleterre tranche la question dans un sens favorable au convoi, en déclarant que le recours par des navires marchands non ennemis à l'escorte d'un navire de guerre de leur pays ne saurait par lui-même impliquer la moindre infraction aux devoirs de la neutralité *.

Soustraction de papiers.

§ 2987. « L'acte de cacher les papiers de bord, dit Bello, autorise la détention du navire, et bien que cet acte ne suffise pas pour entraîner la condamnation sans plus ample examen, il ferme la porte à toute réclamation de dommage. »

Ceux des publicistes qui soutiennent que le droit de visite se borne à l'examen de certaines pièces de bord, telles que le passeport, considèrent partant comme licite le détournement de papiers ayant une moindre importance.

Les auteurs anglais et nord-américains, se conformant en cela aux décisions des tribunaux de prises de leur pays, repoussent cette doctrine. Kent, par exemple, estime que « l'acte de cacher des papiers essentiels pour la conservation du caractère neutre justifie la capture du navire et son entraînement dans un port pour être jugé, mais n'exige pas absolument une condamnation **. »

Jet à la mer de pièces de bord.

§ 2988. Jeter à la mer des pièces de bord, les détruire ou les rendre illisibles sont autant de circonstances aggravantes au plus haut degré.

Règlement français. 1778.

L'article 3 du règlement français de 1778 porte que « tous vaisseaux pris, de quelque nation qu'ils soient, neutres ou alliés, desquels il sera constaté qu'il y a eu des papiers jetés à la mer ou autrement supprimés ou distraits, seront déclarés de bonne prise

* Dana, *Elem. by Wheaton*, note 242.

** Bello, pte. 2, cap. VIII, § 11 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 248 et seq. ; Pistoye et Duverdy, t. II, pp. 416 et seq. ; Gessner, p. 329 ; Cussy, *Phases*, t. II, p. 113 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 161 ; Duer, v. I, lect. 8, § 17 ; Halleck, ch. XXV, § 26 ; Valin, *Traité*, ch. V, sect. 3 ; Martens, *Essai*, ch. II, § 2.

avec leurs cargaisons, sur la seule preuve des papiers jetés à la mer, et sans qu'il soit besoin d'examiner quels étaient ces papiers, par qui ils ont été jetés, et s'il en est resté suffisamment à bord pour justifier que le navire et son chargement appartiennent à des amis ou alliés ».

La rigueur excessive de cette règle fut considérablement adoucie par la lettre que Louis XVI adressa le 13 novembre 1779 à l'amiral de France, pour autoriser les commissaires du conseil des prises à tenir compte des circonstances de chaque affaire et à interpréter librement la portée de la disposition que nous venons de rappeler. Lettre de Louis XVI, 1779.

§ 2989. Quelques espèces que nous citerons ici feront d'ailleurs mieux apprécier dans quel esprit les tribunaux de prises français se sont prononcés sur la question du détournement ou de la destruction des pièces de bord. Jugements du conseil des prises de France.

Dans l'affaire du navire suédois la *Fortune*, capturé par le corsaire le *Renard*, on accusa le capitaine d'avoir jeté des papiers à la mer pendant le temps qu'on mettait les scellés à bord de la prise, et sur ce fondement la prise avait été déclarée bonne par le conseil des prises ; mais un arrêt du conseil du roi en date du 27 décembre 1779 décida qu'il fallait, pour que le jet de papiers à la mer emportât confiscation, que ces papiers fussent de nature à donner des preuves d'une propriété ennemie et que le capitaine eût intérêt à les jeter à la mer : ce qui n'était pas le cas du capitaine suédois. Affaire de la *Fortune*.

Après avoir rendu compte de cette décision, Pistoye et Duverdy font observer que « toutefois, alors même qu'un navire neutre est pourvu de toutes les pièces de bord de nature à établir la neutralité, si des papiers ont été jetés à la mer lors de la capture, il faut bien vérifier si ce ne sont pas des dépêches ennemies qui sont ainsi détruites, et si dès lors, même en dehors de la question de propriété, les capturés n'ont pas eu intérêt à détruire la preuve de leur coopération à la guerre par le jet à la mer de dépêches compromettantes. C'est au conseil des prises à apprécier si ce soupçon est fondé, et dans le doute, comme le texte de la loi est positif, la confiscation doit être prononcée. Le jet de papiers est prohibé d'une manière absolue ; c'est donc au capturé à prouver l'innocence du fait constaté contre lui ».

A l'occasion de la capture du *Paquet de Dublin* par le corsaire l'*Abeille*, le conseil des prises (23 vendémiaire an X) fonda sa sentence de condamnation sur ce que le capitaine, qui prétendait Le *Paquet de Dublin*.

que son bâtiment était américain, avait, en jetant certains papiers à la mer, rendu impossible la vérification de sa nationalité et de l'importance de ces papiers ; que la convention du 8 vendémiaire an IX entre la République Française et les États-Unis d'Amérique n'ayant manifestement stipulé que la restitution des prises faites sur des navires réellement américains, la première condition que devaient remplir les réclamants était de constater la propriété américaine des navires, et que cette preuve devenait impossible ou du moins très problématique du moment qu'à l'instant de la capture on avait jeté des papiers qui pouvaient dévoiler la propriété ennemie...

Le *Lenox*. Dans l'affaire du trois-mâts américain le *Lenox*, pris d'abord par un croiseur anglais, qui l'avait amariné et avait mis sur son bord un capitaine de prise, et ensuite recous par un croiseur français, le conseil des prises (7 vendémiaire an X) ordonna la restitution du navire et de sa cargaison à leurs propriétaires, par la raison qu'il n'y a pas lieu de prononcer la confiscation d'un navire recous lorsque l'absence des pièces de bord provient de leur destruction par le capteur ennemi.

L'*Apollon*. L'*Apollon*, navire brêmois, capturé et amariné par le corsaire français le *Vengeur*, échoua au moment d'entrer dans le port d'Ostende. Lorsque le navire toucha, le capitaine capturé arracha du conducteur de prise les papiers du navire et alla dès son arrivée à terre les porter au juge de paix. Ces papiers établissaient, il est vrai, la neutralité du bâtiment et de la cargaison ; mais comme il n'était pas impossible qu'au milieu du désordre d'un naufrage le capturé eût détruit d'autres papiers qui eussent pu être compromettants, le conseil des prises (27 vendémiaire an IX) décida qu'en droit la possibilité de la soustraction des papiers devait être assimilée au fait du jet à la mer.

Pratique anglaise et nord-américaine. § 2990. Les Cours de prises d'Angleterre et des États-Unis n'attachent pas la même importance que les tribunaux français au jet à la mer des papiers de bord ; ils n'y voient pas un motif général et absolu de condamnation, quand les circonstances intrinsèques de l'affaire ne le transforment pas en acte délictueux ou en intention manifeste d'égarer la justice relativement à la nationalité réelle des propriétaires ; telle est du moins l'opinion exprimée à diverses reprises par Lord Mansfield *.

* Pistoye et Duverdy, *Traité*, tit. 6, ch. II, sect. 5 ; Bello, pte. 2, cap. VIII, § 11 ; Gessner, p. 329 ; Pœhls, p. 1179 ; Duer, v. I, lect. 8, § 17 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 161, 162 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 254 et seq.

§ 2991. L'usage de faux papiers n'est pas non plus par lui-même une preuve concluante contre le navire, parce qu'il peut arriver qu'on n'y ait recours que pour se soustraire aux lois municipales d'un pays étranger ou pour échapper aux poursuites de l'ennemi. Les tribunaux n'en tirent une juste cause de condamnation que lorsqu'ils peuvent accuser les coupables d'avoir sciemment employé de fausses expéditions pour tromper le belligérant et le gêner ou le léser dans l'exercice de ses droits légitimes *. Usage de faux papiers.

§ 2992. Les circonstances et les raisons exceptionnelles qui peuvent justifier le droit de visite de la part des belligérants n'existant plus après la cessation des hostilités, il s'ensuit comme conséquence naturelle que ce droit ne doit plus s'exercer en temps de paix. En effet, après la guerre il n'y a plus ni belligérants ni neutres; chaque nation rentre dans la possession de ses droits de souveraineté et d'indépendance ; il n'y a plus de contrebande, et partant plus d'intérêt à vérifier la nature du chargement des navires ; la liberté du commerce et l'indépendance du pavillon ne sauraient plus subir d'exception ni de restriction. Or le droit de visite en temps de paix ne peut s'exercer sans porter atteinte à cette liberté et à cette indépendance. Droit de visite ou de recherche en temps de paix.

Cependant nous voyons que plusieurs Etats se sont accordé réciproquement par des conventions expresses le droit de visite en temps de paix, et que ce droit a été exercé en vue de sauvegarder certains intérêts spéciaux, notamment pour empêcher la traite des noirs ; mais la fin ne justifie pas les moyens, et ces exceptions ne suffisent pas pour invalider la règle générale, d'autant plus que précisément dans le cas auquel nous faisons allusion, celui de la traite, l'expérience a démontré que non seulement le droit de visite n'était pas nécessaire, mais encore qu'il n'a pas réussi à détruire l'abus qu'on avait en vue de réprimer, et qu'en définitive l'exercice n'en a pas été maintenu.

On peut donc considérer l'exercice du droit de visite en temps de paix comme tombé généralement en désuétude, malgré les prétentions contraires d'une seule puissance, qui ne renonce jamais facilement aux prérogatives qu'on lui a laissé une fois s'arroger ; on comprend que nous entendons parler de l'Angleterre.

§ 2993. L'Angleterre, on le sait, ne rattache pas exclusivement à l'état de guerre la visite des navires en pleine mer ; faisant une Pratique et doctrine anglaises.

* Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 248-254 ; Duer, v. I, lect. 8, § 11 ; Halleck, ch. XXV, § 28, Dudley-Field, *Projet de Code*, p. 645.

distinction arbitraire entre la visite proprement dite et la simple vérification ou recherche du pavillon, elle prétend exercer le droit de visite également en temps de paix. D'après la doctrine de ses publicistes et de ses hommes d'Etat, la visite est une des formes sous lesquelles le belligérant poursuit son ennemi ou sauvegarde ses droits et ses intérêts à l'encontre des neutres, tandis que la recherche ou perquisition pacifique du pavillon constitue uniquement l'exercice de cette police maritime naturellement dévolue aux bâtiments de la marine militaire, dont la mission protectrice consiste à s'assurer que les navires marchands qui parcourent les mers ont réellement le droit d'arborer le pavillon sous lequel ils naviguent. Toutefois le ministère anglais, par l'organe de Lord Aberdeen, dans un des nombreux débats suscités par cette délicate question, a été amené à proclamer que toute offense ou tout préjudice causé volontairement ou par erreur à raison de la recherche du pavillon ou de la visite d'un navire de commerce quelconque en temps de paix autorise la partie lésée à revendiquer des dommages et intérêts et une réparation convenable.

Protestation du cabinet de Washington.

§ 2994. Les Etats-Unis d'Amérique ont, dès les premiers temps de leur indépendance, protesté contre le droit de recherche que la Grande-Bretagne entend s'arroger et pratiquer en dehors du cas de guerre; ils ont engagé à ce sujet, avec beaucoup d'éclat, une lutte diplomatique, qui s'est terminée à leur avantage par le traité spécial du 9 août 1842 (1).

Le gouvernement anglais alléguait que de sa part la recherche du pavillon avait pour but: 1° de s'assurer si les navires anglais ne se servaient pas indûment du pavillon nord-américain pour faire la traite des noirs ; 2° de vérifier si le même stratagème n'était pas employé par des navires appartenant en réalité aux pays qui avaient conventionnellement autorisé les croiseurs anglais à exercer le droit de visite; 3° de poursuivre et de châtier les pirates, auxquels aucune nation ne doit accorder la protection de son pavillon. Le cabinet de Washington repoussait ces prétentions, en faisant valoir que la distinction arbitraire établie entre la recherche du pavillon et la visite du navire n'est consacrée par aucun traité public, ni sanctionnée par aucune sentence judiciaire, ni admise par aucun publiciste. A ses yeux, le droit de visite, dans le sens qui lui a été attribué jusqu'à présent, implique non seulement la faculté de

(1) Hertslet, v. VI, p. 853 ; *State papers*, v. XXX, p. 360 ; Martens-Murhard, t. III, p. 456.

rechercher le caractère national du navire, mais encore celle d'obliger le navire à s'arrêter, par conséquent d'interrompre son voyage, d'examiner ses papiers, de prononcer sur leur régularité comme sur leur authenticité, enfin de rechercher à quel genre de trafic il se livre et quels sont les propriétaires des marchandises qu'il transporte. Or, à ce point de vue, le gouvernement de l'Union soutenait que la recherche du pavillon en temps de paix conduisait absolument au même résultat que la visite en temps de guerre et n'offrait aucun caractère distinct. « Pour qu'un croiseur, disait-il, puisse s'assurer de la nationalité d'un autre navire qu'il rencontre en pleine mer et capturer les pirates ou ceux qui ont commis un délit contre le droit des gens, il a sans doute le droit de s'en approcher, et en exerçant ce droit, il ne se rend coupable ni d'offense ni de vexation et ne porte préjudice à personne. Mais il est évident aussi qu'aucun navire marchand n'est tenu d'attendre l'approche d'un autre bâtiment, et que tous sont libres de recourir aux moyens qu'ils jugent les plus convenables pour éviter toute rencontre dans le cours de leur voyage. »

Enfin, après avoir proclamé comme une règle universellement admise que sur l'Océan tous les pavillons sont égaux entre eux, le cabinet de Washington entrait dans de longues considérations sur les suites qu'entraînerait dans des cas semblables un recours à la force, qui, en vertu du principe de propre défense, légitimerait une résistance à main armée *.

Opinion des publicistes : Phillimore.

§ 2995. Phillimore est un des plus ardents partisans du droit de visite ou de recherche du pavillon en temps de paix. Il reconnaît bien qu'en général ce droit est une conséquence nécessaire du caractère de belligérant ; mais il admet aussi sous le nom de *right of approach* (droit d'approche) la recherche en temps de paix, c'est-à-dire l'inspection des papiers de bord destinés à établir la nationalité des navires. Citant ensuite les paroles suivantes de Bynkershoek: « *Velim animadvertas, eatenus utique licitum esse amicam navem sistere, ut non ex fallaci forte aplustri, sed ex ipsis instrumentis in nave repertis constet navem amicam esse.* » (Je voudrais que vous remarquassiez, en tant qu'il est permis d'arrêter un navire ami, qu'il soit constaté, non par un pavillon peut-être trompeur,

* Lawrence, *On visitation ;* Gessner, pp. 287 et seq. ; Fiore, t. II, pp. 489 et seq. ; Massé, t. I, § 307 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 93 et seq. ; Hautefeuille, *Hist.*, période 4, ch. I, sec. 2, § 7 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 326, 328 ; Halleck, ch. XXV, §§ 2 et seq. ; A Desjardins, *Droit com. maritime*, t. I, § 15.

mais par les papiers mêmes trouvés à bord, que le navire est ami.) Il fait observer que ces paroles, que, selon lui, le chancelier Kent, dans des temps plus rapprochés de nous, se serait appropriées en les développant, s'appliquent au droit de visiter un navire contre lequel s'élèvent de violents soupçons de piraterie. A nos yeux, Phillimore se méprend sur la portée véritable du texte qu'il invoque, lequel dans son sens littéral se borne à proclamer comme un fait que le pavillon seul étant souvent un signe insuffisant et fallacieux de la nationalité, un navire peut légitimement être arrêté dans sa route afin qu'il justifie son caractère neutre par la production de ses papiers de bord. Son erreur n'est pas moins grande en ce qui concerne la conformité des vues de Kent, qui n'a nulle part exprimé les idées qu'il lui prête pour les besoins de la circonstance. Il y a plus : quand on examine à fond les motifs que Phillimore fait valoir à l'appui de sa thèse, on découvre sans peine combien son argumentation laisse à désirer ; car il détruit lui-même ses prémisses, en avouant que le droit de visite ne constitue qu'une partie secondaire du droit de guerre. Ce qu'il y a de certain, c'est que pour justifier de pareilles conclusions une simple affirmation ne suffit pas ; il faut encore des preuves convaincantes basées sur des autorités respectables ou sur la pratique des nations. Or sur ce point le célèbre jurisconsulte anglais est également privé des unes et des autres.

Les publicistes allemands, français et nord-américains combattent énergiquement les prétentions que l'Angleterre a soutenues avec tant de persistance. Wheaton défie, avec raison, les avocats de l'amirauté britannique de citer un seul auteur, une seule sentence d'un tribunal de prises quelconque, qui légitime et admette ce droit qu'ils revendiquent ; il montre que les expressions techniques de *visite* et de *recherche* de pavillon, employées, dans le Royaume-Uni, sont absolument synonymes de celle, usitée par les jurisconsultes des autres nations, de *droit de visite*, droit qui ne saurait à aucun titre être confondu avec la faculté tout exceptionnelle de capturer en pleine mer les navires qui violent les lois municipales auxquelles ils sont assujettis.

Wheaton.

Discutant plus en détail les exigences du gouvernement anglais à l'égard des navires de la République nord-américaine, Wheaton s'exprime en ces termes :

« Lord Aberdeen, dans sa lettre du 13 octobre 1841 à M. Everett, l'envoyé des États-Unis, a défini la nature et l'étendue du droit de visite réclamé par l'Angleterre contre les bâtiments américains

soupçonnés d'être employés à la traite : « Dans de certaines latitudes, dit-il, et pour un objet spécial, les bâtiments en question sont visités, non pas *comme américains*, mais comme des bâtiments anglais employés à un commerce prohibé et munis du pavillon américain dans une intention criminelle, ou comme des bâtiments appartenant aux États qui ont accordé à l'Angleterre le droit de visite par des traités, et cherchant à échapper à l'exercice de ce droit en usurpant le pavillon de l'Union ; ou enfin ils sont visités comme des pirates (*piratical outlaws*), mis hors la loi et n'ayant aucun droit de pavillon ou de nationalité... » Le ministre anglais prétend qu'aucune de ces classes de bâtiments ne peut être exemptée de l'exercice du droit de visite réclamé par l'Angleterre. Il ajoute que si la visite du croiseur anglais « fournit des preuves que le bâtiment est d'origine américaine, il sera immédiatement relâché, quand même il aurait à bord un chargement d'esclaves...

« Mais nous demandons quel serait le résultat, si, d'après le jugement de l'officier anglais, fondé sur un examen des papiers de bord et d'autres preuves, le bâtiment était gravement soupçonné d'appartenir à des propriétaires anglais, dont la véritable nationalité est déguisée par le pavillon et des documents américains, ou à des sujets de quelqu'un des Etats qui ont accordé le droit de visite à l'Angleterre par des traités, ou enfin à des pirates mis hors la loi des nations. Quelles mesures doit-on prendre dans un de ces cas? Il est évident, suivant nous, qu'il ne peut y avoir qu'une réponse à ces questions, c'est-à-dire qu'il faut amener le bâtiment dans un port de quelque pays pour y être jugé par quelque tribunal... Si la saisie est faite en temps de guerre, il faut que le bâtiment soit amené dans un port du capteur pour y être jugé par le tribunal du pays ; mais si la saisie est faite en temps de paix, le bâtiment, s'il appartient à des sujets anglais et est soupçonné d'être employé dans un commerce prohibé par les lois anglaises, doit être jugé par les tribunaux anglais. Or supposons que le résultat de la procédure prouve que le bâtiment est américain, mais employé à la traite, ou bien qu'il est américain, mais non coupable, que doit-on faire dans ces cas? S'il y avait eu, d'après le jugement du tribunal d'amirauté, des motifs raisonnables de suspicion tels qu'ils pourraient autoriser la saisie, les propriétaires du bâtiment capturé ne seraient pas fondés à demander une réparation et des dommages et intérêts de la part du capteur ou de son gouvernement pour la détention et les pertes qu'elle aurait pu entraîner... Il serait très facile de démontrer les embarras multipliés que doit susciter cette tentative d'exécuter

les lois d'un État au delà de sa juridiction territoriale et sur les mers en temps de paix à l'égard des bâtiments soupçonnés d'appartenir à ses sujets et d'avoir frauduleusement usurpé le pavillon d'un autre pays. En temps de guerre de tels bâtiments peuvent être saisis et jugés en vertu du droit correspondant au droit de capture. Une fois amenés devant le tribunal d'amirauté, ces bâtiments peuvent être condamnés d'après le principe adopté par ce tribunal, qu'un sujet n'a pas de *persona standi in judicio* (ne peut tester en justice) pour réclamer des choses saisies en flagrant délit de violation des lois de son propre pays, tandis que la réclamation du citoyen des États-Unis, en sa qualité de neutre, serait repoussée comme entachée de fraude et soutenue par la fausseté. Il est évident que le tribunal d'amirauté ne peut pas juger d'après ces règles en temps de paix... Il paraît donc que le droit réclamé par l'Angleterre, quant aux bâtiments anglais naviguant sous le pavillon d'un autre pays, est un droit de saisir aux risques et périls du capteur, sous peine de faire une réparation sous la forme de dommages et intérêts, s'il est prouvé que le bâtiment appartient à des citoyens américains et qu'il n'existait pas de motifs raisonnables de suspicion pour justifier la saisie. Comme il n'y a ni traités ni lois publiques applicables au cas, contre qui peut-on décréter les dommages et intérêts qui doivent indemniser le propriétaire du bâtiment saisi? Qui doit les payer? Le capteur, ou son gouvernement? Par les traités spéciaux conclus entre l'Angleterre et d'autres puissances maritimes pour la suppression de la traite par l'exercice du droit de visite, il est stipulé que le bâtiment doit être jugé par les tribunaux du pays auquel il est constaté *primâ facie* supposer appartenir *d'après son pavillon*, et les dommages et intérêts décrétés par ces tribunaux doivent être payés par le gouvernement du capteur. Si, au contraire, le bâtiment saisi appartient à un des États qui ont accordé à l'Angleterre le droit de visite, il doit être jugé devant les tribunaux du pays auquel il appartient, ou devant une commission mixte, suivant les diverses stipulations des conventions pour la suppression de la traite. Il est évident que ni l'un ni l'autre de ces tribunaux ne peut exercer sa juridiction sur les bâtiments d'une nation qui n'est pas partie contractante des traités. Supposons qu'un navire soupçonné d'avoir frauduleusement usurpé le pavillon américain soit, d'après les traités de 1831 (1) et de

(1) De Clercq, t. IV, p. 157; Hertslet, v. IV, p. 109; *Savoie*, t. V, p. 1; Martens, *Nouv. recueil*, t. IX, p. 545; *Bulletin des lois*, n° 245; Lesur, 1833, app., p. 2.

1832 (1) conclus avec l'Angleterre ou celui du 20 décembre 1841 (2) entre les cinq grandes puissances de l'Europe, envoyé pour être jugé devant le tribunal du pays auquel il est présumé appartenir; supposons encore que le bâtiment en question soit constaté par la procédure être américain, contre qui devront être décrétés les dommages et intérêts pour la réparation des pertes éprouvées par le véritable propriétaire? On ne peut les décréter contre le capteur anglais, puisque le tribunal n'a pas de juridiction sur lui, excepté dans le cas de la saisie d'un bâtiment appartenant aux nations qui sont parties contractantes des traités, ni contre son gouvernement, puisque les États-Unis ne sont point parties contractantes des traités et que leurs citoyens n'ont pas de droits à réclamer de leurs stipulations. Il paraît donc que dans le cas supposé d'une tentative d'exécuter les traités contre les navires d'une nation qui n'est pas une des parties contractantes des traités, cette nation serait placée dans une position plus désavantageuse que si elle avait accédé aux traités. Au lieu de rester sous la protection tutélaire du droit des gens, qui exempte ses bâtiments sur mer de la juridiction des autres nations et de toute visite et détention en temps de paix, elle serait involontairement exposée à l'exercice du droit par des traités, et cela sans les garanties contre des abus stipulées par les conventions.

« Quant à la troisième classe des bâtiments supposés par le ministre anglais être justement sujets à être visités en temps de paix, c'est-à-dire *les pirates mis hors la loi,* nous voulons seulement faire observer que si, par cette expression, on veut désigner ceux qui sont coupables du crime de piraterie tel que le définit le droit des gens, la Cour suprême des États-Unis a établi en principe que le véritable caractère des bâtiments naviguant sur l'Océan et soupçonnés de piraterie doit être déterminé par d'autres moyens que l'exercice du droit de visite ordinaire, et que parmi ces moyens est interdit l'emploi de toute violence ou voie de fait, dont les conséquences doivent tomber entièrement sous la responsabilité du commandant qui l'ordonne. En effet, le caractère des pirates proprement dits n'est pas difficile à reconnaître. Ces ennemis du genre humain n'attendent pas la visite des croiseurs qui les approchent; ils prennent la fuite ou livrent le combat avec ceux qui cherchent à les

(1) De Clercq, t. IV, p. 226; Hertslet, v. IV, pp. 115; *Savoie*, t. IV, p. 12; Martens, *Nouv. recueil*, t. IX, p. 549; Lesur, 1833, app., p. 3.

(2) Hertslet, v. VI, p. 2; Neumann, v. IV, p. 473; *State papers*, v. XXX, pp. 269; Martens-Murhard, t. II, pp. 392-508; Lesur, 1842, app., p. 177.

reconnaître. La police maritime établie par l'usage général des nations a suffi jusqu'ici pour protéger les navigateurs paisibles contre les écumeurs de mer, et il n'y a pas plus de raison d'admettre l'exercice d'un droit de visite en temps de paix sur les bâtiments traversant l'Océan pour découvrir, arrêter et punir les pirates, qu'il n'y en aurait de soumettre tous les voyageurs par terre à être examinés et recherchés pour arrêter les voleurs de grand chemin. Le crime de piraterie est extrêmement rare sur toutes les mers, et les États-Unis n'ont éprouvé aucune difficulté à le supprimer dans les guerres d'Amérique sans avoir recours à l'exercice d'un droit de visite général.

« Mais si en se servant de l'expression de *pirates mis hors la loi* on veut parler des personnes exerçant la traite des noirs, commerce prohibé par les lois de toutes les nations civilisées, dénoncé comme crime de piraterie et comme tel puni de mort par les lois de quelques États, il faut remarquer qu'il ne s'ensuit pas que ce commerce doive être considéré comme crime de piraterie d'après le droit des gens et comme tel justiciable des tribunaux de toutes les nations. La tentative d'introduire une nouvelle loi publique pour dénoncer la traite comme crime de piraterie d'après le droit des gens a échoué dans les délibérations du congrès de Vérone ; elle a échoué dans les négociations de 1823-1824 entre le gouvernement américain et le gouvernement anglais, malgré le vif désir du premier de la prendre comme base d'un concert général entre les États de l'Europe et de l'Amérique, elle a échoué dans les négociations plus récentes entre les cinq grandes puissances de l'Europe qui ont signé le traité du 20 décembre 1841 (1). C'est donc un abus de langage que de désigner les traitants comme pirates mis hors la loi et n'ayant aucun droit de pavillon ou de nationalité, et d'affirmer que pour les arrêter et les punir comme coupables d'un délit contre le droit des gens on peut usurper en temps de paix un droit de visite qui n'est pas reconnu par le Code international... »

Story. En rendant compte de la sentence rendue par la Cour suprême de Washington dans l'affaire de la *Mariana Flora*, Story dit que le droit de recherche du pavillon n'appartient en temps de paix qu'aux bâtiments de la marine militaire, et il soutient que la visite est essentiellement une conséquence de l'état de guerre,

(1) Neumann, t. IV, p. 473 ; Hertslet, v. VI, p. 2 ; Martens-Murhard, t. II, pp. 392-508 ; *State papers*, v. XXX, p. 269 ; Lesur, 1842, app., p. 177.

pendant la durée duquel l'Océan est ouvert et libre à tous.

Massé exprime la même opinion et ajoute que « quel qu'en soit le but, la visite en temps de paix est toujours un acte de police qui ne peut être exercé par une nation sur une autre nation, puisque cet acte impliquerait de la part du visitant une souveraineté incompatible avec l'indépendance réciproque des peuples. » Massé.

Ortolan, qui n'est pas moins explicite, dit que, en partant du principe, qui lui semble incontestable, que le droit de visite n'est qu'une conséquence nécessaire du droit de capturer les navires ennemis et du droit d'opposition au transport de la contrebande de guerre, on doit conclure que la visite ne peut avoir lieu que dans les temps et les parages où peuvent être exercés ces deux droits et que de la part de ceux à qui sont délégués les pouvoirs de les exercer... Hors le temps de guerre la vérification du caractère réel d'un navire n'a d'autre but que la répression des crimes de piraterie, qualifiés tels par le droit des gens et non par le droit particulier d'un État ; d'où il suit qu'on ne doit y procéder que sur des soupçons légitimes et bien fondés, dont il faut prouver l'existence ; que toute voie de fait ou de violence est interdite, si ce n'est dans le cas où la preuve de piraterie proprèment dite est acquise. D'où il suit aussi que les conséquences de l'accomplissement de cette mesure tombent entièrement sous la responsabilité du commandant qui l'ordonne ; que si ce dernier, croyant avoir affaire à un vrai pirate, a commis quelque acte de vexation ou de violence contre un navire qui, ne s'étant pas mis hors le droit des gens, est resté suivant ce droit sous la protection et sous la juridiction exclusive de l'État dont il relève, une réparation et des dommages et intérêts sont dus, suivant les cas, de la part du gouvernement auquel appartient ce commandant. Ortolan.

Hautefeuille entre dans de longs développements sur cette question. Selon lui, la nature même de la visite, son origine, le double but de sa création par la loi secondaire prouvent d'une manière évidente que c'est un pouvoir concédé au belligérant pour l'exercice de son droit de guerre, qui par conséquent ne peut exister que pendant la guerre. « En temps de paix, dit-il, il n'y a pour aucun navigateur nécessité de reconnaître le navire qu'il rencontre à la haute mer ; il n'y a nul intérêt à savoir si le pavillon qu'il porte est sincère ou simulé. Le bâtiment de guerre de la nation à laquelle appartient ce pavillon, qui par conséquent a juridiction sur le navire marchand qui le porte, a seul droit de le vérifier. Il faut remarquer que lorsqu'il n'existe pas de guerre, les nations n'ont Hautefeuille.

aucun autre devoir réciproque que les devoirs d'humanité, qu'il n'existe entre elles aucun devoir de nature à les lier les unes envers les autres, aucun droit en faveur de l'une sur l'autre ; en un mot, elles sont complètement et parfaitement indépendantes. Il n'y a plus ni neutres, ni belligérants, ni ennemi déguisé à craindre ou à attaquer, ni par conséquent de nationalité à constater. »

Kaltenborn.

Kaltenborn professe les mêmes idées et les exprime dans des termes presque identiques *.

Stipulations conventionnelles.

§ 2996. A défaut de principe général du droit des gens justifiant le droit de visite dans les conditions que nous venons de faire connaître, certains traités, ainsi que nous l'avons fait remarquer en commençant, ont établi à cet égard des règles spéciales. De ce nombre sont les diverses conventions que l'Angleterre a conclues dans la première moitié de ce siècle pour la répression de la traite, notamment en 1815 (1) avec le Portugal, en 1817 (2) et en 1835 (3) avec l'Espagne, en 1818 (4) et en 1823 (5) avec les Pays-Bas, en 1824 (6) avec la Suède, en 1831 (7) et en 1833 (8) avec la France, enfin en 1841 (9) avec l'Autriche, la Prusse et la Russie. Le traité franco-anglais du 29 mai 1845 (10), qui a modifié la convention de 1833 sur le trafic des noirs, établit qu'on pourra réci-

* Gessner, pp. 287 et seq. ; Lawrence, *On visitation ;* Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 322-326 ; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. XIV ; Wheaton, *Hist.*, t. II, pp. 313 et seq. ; Massé, t. I, § 307 ; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 258 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 93 et seq. ; Kaltenborn, *Seerecht*, v. II, p. 350 ; Halleck, ch. XXV, §§ 5 et seq. ; Fiore, t. II, pp. 489 et seq. ; Wheaton, *Reports*, v. XI, p. 42.

(1) Calvo, t. V, p. 320 ; Castro, t. V, p. 12 ; Hertslet, v. II, p. 70 ; *State papers*, v. II, p. 345 ; Martens, *Nouv. suppl.*, t. II, p. 253.

(2) Cantillo, p. 800 ; Hertslet, v. II, p. 272 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. IV, p. 492.

(3) Cantillo, p. 857 ; Hertslet, v. IV, p. 440 ; *State papers*, v. XXIII, p. 343.

(4) Hertslet, v. I, p. 380 ; Elliot, v. II, p. 168 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. IV, p. 511.

(5) Hertslet, v. III, p. 279 ; Martens, *Nouv. suppl.*, t. I, p. 612.

(6) Hertslet, v. III, p. 398 ; *State papers*, v. XII, p. 3 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. VI, p. 618 ; Lesur, 1824, app., p. 641.

(7) De Clercq, t. IV, p. 157 ; Hertslet, v. IV, p. 109 ; *Savoie*, t. V, p. 1 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. IX, p. 544 ; *Bulletin des lois*, 1833, n° 245 ; Lesur, 1833, app., p. 2.

(8) De Clercq, t. IV, p. 226 ; Hertslet, v. IV, p. 115 ; *Savoie*, t. V, p. 12 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. IX, p. 549 ; Lesur, 1833, app., p. 3.

(9) Hertslet, v. VI, p. 2 ; Neumann, t. IV, p. 473 ; *State papers*, v. XXX, p. 269 ; Martens-Murhard, t. II, pp. 392, 508 ; Lesur, 1842, app., p. 117.

(10) De Clercq, t. V, p. 277 ; Martens-Murhard, t. VIII, p. 284 ; *Bulletin des lois*, 1846, n° 1274 ; Lesur, 1845, app., p. 34.

proquement procéder à la vérification du pavillon, mais non à la visite du navire.

L'article 8 de ce traité porte : « Attendu que l'expérience a fait voir que la traite des noirs, dans les parages où elle est habituellement exercée, est souvent accompagnée de faits de piraterie dangereux pour la tranquillité des mers et la sécurité de tous les pavillons ; considérant en même temps que si le pavillon porté par un navire est *prima facie* le signe de la nationalité de ce navire, cette présomption ne saurait être considérée comme suffisante pour interdire de procéder à sa vérification, puisque, s'il en était autrement, tous les pavillons pourraient être exposés à des abus en servant à couvrir la piraterie, la traite des noirs ou tout autre commerce illicite ; afin de prévenir toute difficulté dans l'exécution de la présente convention, il est convenu que des instructions fondées sur les principes du droit des gens et sur la pratique constante des nations maritimes seront adressées aux commandants des escadres et des stations françaises et anglaises sur la côte d'Afrique. »

§ 2997. L'Angleterre est la seule nation qui ait prétendu transformer la traite des noirs en crime du droit des gens. Toutes les autres puissances maritimes, et particulièrement les États-Unis, n'ont jamais confondu les pirates avec les négriers. Le président Tyler, dans un message spécial qu'il adressa le 27 février 1843 au congrès de Washington, disait en termes formels : La traite des noirs.

« La tentative de justifier une pareille prétention (c'est-à-dire le droit de visite dans le but de supprimer la traite des esclaves) en se fondant sur le droit de visiter et de détenir les navires sur un soupçon raisonnable de piraterie serait justement exposée à une réprobation universelle ; car ce serait une tentative de convertir une règle établie de droit maritime, incorporée comme principe dans le Code international du consentement de toutes les nations, en un principe et une règle adoptés par une seule nation et mis en vigueur seulement par l'autorité que cette nation s'arroge. La détention et la capture d'un navire soupçonné de piraterie sur une cause probable et de bonne foi ne donnent au pays dont il a arboré le pavillon aucun juste sujet de plainte, ni à son propriétaire aucun droit à une indemnité. Le droit universel sanctionne et le bon sens réclame l'existence d'une telle règle. *Le droit, dans de semblables circonstances, non seulement de visiter et de détenir un navire, mais de faire des recherches à bord, est un droit parfait et n'implique ni responsabilité ni indemnité.* Mais sauf cette seule exception, aucune nation n'a en temps de paix une autorité suffi-

sante pour détenir les navires d'une autre nation en pleine mer, sous quelque prétexte que ce soit, au delà des limites de la juridiction territoriale. » Aussi les lois des États-Unis, tout en qualifiant la traite des noirs de crime de piraterie, ne l'assujettissent-elles pas à la même responsabilité.

Traité entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne.

§ 2998. Comme nous l'avons déjà dit, les négociations suivies entre l'Angleterre et les États-Unis au sujet du droit de visite aboutirent le 9 août 1842 (1) à un traité portant que chacune des deux parties contractantes maintiendrait sur la côte d'Afrique le nombre de navires nécessaire pour visiter les navires de commerce de sa nationalité et réprimer par leurs propres forces navales la traite des noirs.

Protestation élevée par les Etats-Unis en 1853.

Cette solution, en quelque sorte théorique, n'était cependant pas complète et ne devait pas tarder à susciter des difficultés pratiques. Ainsi, les croiseurs britanniques ayant en 1858 reçu l'ordre, qu'ils exécutèrent aussitôt, de visiter de nouveau les navires nord-américains, le cabinet de Washington considéra ce procédé comme une violation de son pavillon, et formula une protestation en prétendant qu'il avait seul le droit d'exercer la police et la surveillance sur les navires de sa marine marchande.

Mesure adoptée par le gouvernement britannique.

Le gouvernement anglais, avant de prendre une résolution, consulta les avocats de la couronne, qui émirent l'avis qu'on ne pouvait citer aucune autorité en faveur de la conduite prescrite aux croiseurs britanniques : ceux-ci furent en conséquence invités à s'abstenir de toute molestation contre le pavillon américain.

Débats dans le parlement anglais.

§ 2999. Lorsque cette décision fut portée à la connaissance du parlement, Lord Lyndhurst prononça le 26 juillet, dans la chambre des Lords, un discours qu'on peut considérer comme l'expression fidèle de la pensée même du cabinet de Saint-James : « Nous n'avons renoncé, dit-il, à aucun droit ; car aucun droit comme celui en discussion n'a jamais existé. Nous avons abandonné l'usurpation d'un droit, et en le faisant, nous avons agi avec justice, sagesse et prudence..... Ce droit n'a jamais été affirmé par aucun des auteurs qui ont écrit sur le droit international. Il n'est pas de décision de Cours de justice ayant juridiction pour se prononcer sur de telles questions dans laquelle ce droit ait jamais été admis..... Quant à moi, je n'ai jamais pu découvrir un principe de droit ou de raison sur lequel pût reposer un tel droit.....

(1) Hertslet, v. VI, p. 853; *State papers*, v. XXX, p. 360 ; Martens-Murhard, t. III, p. 456.

« La règle relativement à la pleine mer, c'est que là toutes les nations sont égales. Un navire marchand fait partie du domaine du pays auquel il appartient. Quel droit a le navire d'une nation d'entraver un navire d'une autre nation, quand leurs droits sont égaux? Aucune nation n'a le droit d'entraver la navigation d'une autre nation..... Il peut se faire que le pavillon américain soit usurpé par une autre puissance pour couvrir les entreprises les plus indignes; cela ne saurait altérer le droit. Comment la conduite d'une tierce puissance peut-elle affecter un droit existant appartenant aux États-Unis? En vertu d'un traité avec l'Espagne nous avons le droit de visiter et de rechercher les navires espagnols en vue de la suppression de la traite; mais cela ne saurait affecter les droits de l'Amérique. Si un croiseur constate le mieux qu'il lui est possible qu'un navire n'a pas le droit de se servir du pavillon américain, il peut le visiter et l'inspecter; et si ces soupçons sont fondés, il peut traiter le navire conformément aux relations dans lesquelles le pays auquel appartient le navire se trouve avec l'Angleterre. L'Amérique n'aurait pas droit d'intervenir; ce serait affaire entre le croiseur anglais et le navire saisi. S'il se trouvait que le navire fût américain, nous devrions présenter des excuses pour l'acte et fournir la plus ample réparation pour l'offense commise *..... »

Prise de marins anglais à bord de navires neutres.

§ 3000. Pendant les guerres auxquelles donna lieu la Révolution française, le cabinet de Londres revendiqua comme une conséquence du droit de visite le droit de saisir les matelots anglais rencontrés à bord de navires neutres.

Opposition des États-Unis et résultat qu'elle produisit.

Les États-Unis repoussèrent énergiquement cette prétention, qui devint, comme on sait, une des causes de la guerre de 1812.

Traité de Gand.

Le traité de Gand mit un terme à la lutte engagée à ce sujet entre les deux pays; mais cet accord, en adoptant la base du *statu quo ante bellum*, laissait en réalité indécise la question de principe qu'il avait provoquée.

Bases de la prétention de l'Angleterre.

§ 3001. Bien qu'on ne doive pas s'attendre à ce que la Grande-Bretagne songe à faire revivre cette singulière prétention, il n'en est

* Lawrence, *On visitation*, pp. 181 et seq.; Gessner, pp. 291, 292; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 94 et seq.; Wheaton, *Hist.*, t. II, pp. 261 et seq.; Wheaton, *Élém.*, pte. 2, ch. II, § 15; Pistoye et Duverdy, t. I, p. 84; Phillimore, *Com.*, v. III, § 236; Halleck, ch. XXV, §§ 8, 9; Fiore, t. II, pp. 490 et seq.; Riquelme, lib. I, tit. 2, cap. VIII; *Times*, 27 juillet 1858; *Revue des Deux-Mondes*, 1er juillet 1858; Perels, pp. 13, 71, 137, 357; Testa, pp. 40, 94.

pas moins intéressant de connaître les raisons qu'elle invoquait pour en obtenir la reconnaissance. Le gouvernement anglais posait en principe que tout sujet anglais devant une fidélité perpétuelle et indissoluble à la couronne et étant tenu au service militaire toutes les fois qu'il en est requis, le pouvoir exécutif est pleinement autorisé à poursuivre l'accomplissement de ce devoir, quel que soit le lieu où le sujet réside.

Arguments du cabinet de Washington.

Le cabinet de Washington, de son côté, répondit par l'entremise du secrétaire d'État, M. Webster : « Que si le principe de la fidélité perpétuelle et le droit de l'appliquer étaient la loi du monde, s'ils faisaient partie du Code conventionnel des nations et étaient habituellement pratiqués comme le droit de visiter les navires neutres dans le but de découvrir et de saisir la propriété ennemie, alors la *presse* pourrait être défendue comme un droit commun, et il n'y aurait pas de remède au mal tant que le Code des nations ne serait pas modifié. Mais tel n'est nullement le cas ; aucun principe semblable n'est incorporé dans le Code des nations. La doctrine est exclusivement une loi anglaise et non une loi des nations ; or une loi anglaise ne saurait être en vigueur hors du domaine anglais. Quels que soient les devoirs et les rapports que cette loi crée entre le souverain et ses sujets, ils ne peuvent être maintenus et observés qu'à l'intérieur du royaume ou des possessions proprement dites, ou sur le territoire du souverain. Un État peut revendiquer un droit de prérogative sur les propriétés de ses sujets avec tout autant de justice que sur leurs services personnels ; mais aucun gouvernement ne pense à régir par ses propres lois les propriétés de ses sujets situées en pays étranger ; encore moins aucun gouvernement ne pense-t-il à entrer sur le territoire d'une autre puissance dans le but de saisir ces propriétés et de les employer à son usage. Comme lois, les prérogatives de la couronne d'Angleterre n'imposent point d'obligations aux personnes domiciliées ou aux propriétés situées à l'étranger. »

Résumant la marche que le gouvernement fédéral entendait suivre, M. Webster ajoutait : « Le gouvernement américain est préparé à dire que désormais il ne peut laisser exercer la *presse*, c'est-à-dire l'enlèvement de marins du bord des navires américains. Cette manière d'agir est fondée sur des principes qu'il ne reconnaît pas, et est accompagnée invariablement de conséquences si injustes, si préjudiciables et d'une telle énormité qu'il ne saurait s'y soumettre. Dans les premiers débats auxquels a donné lieu entre les deux gouvernements cette question depuis si longtemps en litige,

le personnage distingué aux mains duquel avaient été confiés en premier lieu les sceaux de ce ministère déclara que la règle la plus simple serait d'admettre que le navire étant américain, ce fait serait la preuve que les marins à bord le sont également. Cinquante années d'expérience, l'échec complet de nombreuses négociations et un nouvel examen approfondi de toute cette affaire, auquel on procède aujourd'hui, dans un moment où les passions se sont apaisées et où il n'existe aucun intérêt, aucun événement de nature à influencer l'opinion, ont pleinement convaincu notre gouvernement que c'est non seulement la règle la plus simple et la meilleure, mais encore la seule qu'on puisse adopter et observer sans porter atteinte aux droits et à l'honneur des Etats-Unis ainsi qu'à la sûreté de leurs citoyens. Cette règle fait par conséquent connaître quel sera désormais le principe soutenu par leur gouvernement *. »

La traite des esclaves à la Conférence africaine de Berlin.

§ 3002. La conférence de Berlin a considéré la répression de la traite des esclaves comme un devoir absolu, même comme une *mission sacrée.*

Le commerce d'esclaves avait été déjà mis au ban de l'Europe par les Congrès de Vienne, de Vérone et d'Aix-la-Chapelle ; mais il n'était proscrit qu'en tant que trafic maritime, et aucune stipulation internationale n'obligeait à le poursuivre à son origine sur les marchés terrestres qui l'alimentent : les plénipotentiaires réunis à Berlin ont complété l'œuvre humanitaire, en se préoccupant d'atteindre la traite dans les lieux mêmes où elle s'organise.

Une déclaration unanime, due à l'initiative de Sir Edward Malet, plénipotentiaire de la Grande-Bretagne, a réalisé ce progrès dans les contrées formant le bassin conventionnel du Congo. Cette déclaration est conçue dans des termes qui ne laissent aucune équivoque à ce sujet : Après avoir, par l'article 7 (chapitre I) de l'acte général, souscrit à l'engagement de « concourir à la suppression de l'esclavage et surtout de la traite des noirs » les puissances signataires se sont prononcées encore plus explicitement par l'article 9 (chapitre II), dont voici la teneur : « Conformément aux principes du droit des gens, tels qu'ils sont reconnus par les puissances signataires, la traite des esclaves étant interdite, et les opérations qui, sur terre ou sur mer, fournissent des esclaves à la traite devant être égale-

* Kent, *Com.*, v. I, p. 156, note *b* ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 335 ; Manning, pp. 371 et seq.; Halleck, ch. xxv, § 29, 30 ; Webster, *Works*, v. V, p. 142 ; v. VI, p. 329.

ment considérées comme interdites; les puissances qui exercent ou qui exerceront des droits de souveraineté ou une influence dans les territoires formant le bassin conventionnel du Congo déclarent que ces territoires ne pourront servir ni de marché ni de voie de transit pour la traite des esclaves de quelque race que ce soit. Chacune de ces puissances s'engage à employer tous les moyens en son pouvoir pour mettre fin à ce commerce et pour punir ceux qui s'en occupent. »

Piraterie. Parmi les moyens suggérés pour atteindre à ce but, le plénipotentiaire des Etats-Unis a exprimé le désir que l'engagement ainsi contracté par les puissances entraînât l'expulsion des marchands d'esclaves et leur traitement comme des pirates; mais il a été objecté que la peine du bannissement n'existe pas dans la législation de tous les pays et que par conséquent l'unanimité ne pourrait être acquise à la proposition.

Droit de visite. § 3003. Il a été ensuite question du droit de visite, établi en vue de la suppression de la traite par mer.

M. le comte de Benomar, plénipotentiaire de l'Espagne, a fait observer que les traités (1) par lesquels certaines puissances avaient mutuellement autorisé leurs croiseurs à arrêter les navires marchands soupçonnés de se livrer à la traite, avaient été conclus à une époque où la côte occidentale de l'Afrique, plus particulièrement infestée par les négriers, appartenait à des peuples sauvages sur presque toute son étendue, tandis qu'aujourd'hui le littoral africain est occupé presque partout par des puissances chrétiennes; ces traités, dont la plupart sont d'ailleurs tombés en désuétude, ont d'autant moins de raison d'être maintenus qu'ils sont une menace constante contre la liberté du commerce et de la navigation; aussi le

Surveillance internationale. plénipotentiaire espagnol suggère-t-il de les remplacer par une surveillance qui serait exercé à tour de rôle par les puissances, mais seulement dans les points libres encore de toute souveraineté étrangère.

Comme ces considérations n'étaient présentées à la conférence que, sous forme de vœu, il n'y a pas été donné suite; mais une sérieuse attention a été prêtée aux conclusions qu'elles motivent et l'on peut espérer qu'elles seront bientôt l'objet d'une entente entre les puissances maritimes *.

(1) Cantillo, *Traité entre l'Espagne et l'Angleterre*, du 28 juin 1835, t. I.

* *Acte général du Congrès de Berlin*, Protocole. Rapport adressé au ministre des affaires étrangères par M. Ed. Engelhardt, délégué de la France à Berlin pour la conférence africaine; *Institut de Droit international*, Session de Heildelberg, 1887. Annexe n° 7.

LIVRE VII

DES PRISES MARITIMES

SECTION I. — PRINCIPES GÉNÉRAUX DU DROIT DE PRISE.

§ 3004. Le droit de s'emparer de la propriété ennemie est essentiellement inhérent à l'état de guerre. Les règles qui président à l'exercice de ce droit, comme les obligations morales destinées à en prévenir l'abus, ne sont pas dans leur généralité subordonnées à l'élément sur lequel les captures ont lieu, ni aux moyens matériels à l'aide desquels on les réalise. Sous ce rapport, on peut dire qu'il y a une complète identité entre les prises faites en mer et les captures opérées sur terre, sauf pourtant cette différence que ces dernières s'attaquent avant tout à la propriété publique, tandis que les premières affectent la propriété privée en raison des ressources de richesse et de force qu'elle crée pour l'Etat belligérant. Considérations générales.

Les principes du droit international sur les circonstances nécessaires pour constituer réellement une capture, sur le délai précis à l'expiration duquel, toute contestation cessant, l'ennemi est dépouillé de sa propriété au profit du capteur en droit comme de fait (*jure victoriæ*), enfin sur les signes manifestes de la soumission au vainqueur, sont également applicables à toutes les guerres, qu'elles aient lieu sur mer ou sur terre. Toutefois l'usage et la jurisprudence ont consacré pour les captures maritimes des règles spéciales et distinctes. Sur terre, par exemple, le titre de propriété repose le plus souvent sur le seul fait de la prise de possession effective ; sur mer, au contraire, les captures ont un carac-

tère en quelque sorte précaire, qui ne cesse ou ne se transforme que par la sentence des tribunaux chargés de prononcer sur leur validité. Cette différence tient, suivant nous, au caractère même de la propriété que les guerres terrestres ont principalement en vue de frapper, et à la complexité des intérêts privés engagés dans les opérations maritimes. Les termes même appliqués aux objets de capture sont différents : les propriétés prises sur terre sont appelées *butin ;* les propriétés saisies sur mer sont appelées *prise.*

Un autre trait caractéristique que présentent les captures opérées sur mer, c'est qu'elles sont subordonnées à l'action de tribunaux *ad hoc,* qui participent en quelque sorte de la juridiction civile ordinaire, tandis que les litiges se rattachant aux captures faites par les armées ou les soldats en cours de campagne, se résolvent en général sur place et sont du ressort exclusif de l'autorité militaire *.

Exercice du droit de prise sur mer.

§ 3005. Le droit de prise ne peut être exercé sur mer que par des belligérants, soit par des bâtiments de guerre, soit par des navires particuliers armés en course et désignés sous le nom générique de corsaires.

Depuis la proclamation par le congrès de Paris en 1856 du principe de l'abolition de la course, l'emploi de corsaires pour seconder la marine de l'Etat et courir sus à la propriété privée ennemie est destiné à devenir de plus en plus rare, à ne constituer qu'une exception dans les moyens de faire la guerre. En tout état de cause, les Etats qui n'ont pas adhéré à la déclaration de Paris conservent la faculté de laisser exercer le droit de prise par des navires armés ou commissionnés à cet effet par eux ; mais dans ce cas, en vertu du principe de réciprocité, on est en droit d'armer aussi contre eux des corsaires autorisés également à exercer le droit de prise. Le Code de droit maritime italien de 1865 est explicite à cet égard : aux termes de l'article 208 l'armement en course, quoique aboli, peut être autorisé contre les puissances qui n'ont pas adhéré à la déclaration de Paris de 1856, à titre de re-

* Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 35 et seq.; Bello, pte. 2, cap. v, § 3 ; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, pp. 1 et seq.; Massé, t. I, §§ 322, 323 ; Gessner, pp. 326 et seq.; Bluntschli, §§ 664 et seq.; Phillimore, *Com.*, v. III, § 345 ; Wildman, v. II, pp. 138 et seq.; Halleck, ch. xxx, § 1 ; Cussy, *Phases*, t. I, liv. I, tit. 3, § 26 ; Pando, pp. 422 et seq.; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises maritimes ;* Creasy, *First platform of intern. law*, p. 555 ; Boeck, *Propriété privée ennemie*, §§ 1, 2 ; Bulmerincq, *Rapport*, pp. 1 et seq.; Perels, pp. 333 et seq.

présailles de prises effectuées au détriment de la marine marchande nationale.

Les règles de droit international qui concernent les bâtiments de guerre en cette matière s'appliquent également aux navires commissionnés en course. Pour les uns comme pour les autres, l'exercice du droit de prise n'est légitime que dans l'étendue de leur territoire national et sur la haute mer; il est interdit dans les limites du territoire juridictionnel des Etats neutres, lequel comprend non seulement les ports, les caps et les baies, mais encore une certaine distance en mer à partir de la terre. Cette interdiction est spécialement consacrée par la législation de la plupart des puissances maritimes.

L'ordonnance suédoise du 12 avril 1808 permet la saisie à la distance de plus d'un mille marin d'une terre neutre, et défend la saisie sous les canons d'une forteresse neutre ou dans un port neutre.

Le règlement russe de 1869 interdit expressément d'opérer des prises dans les eaux neutres ou dans celles qui sont mises par convention spéciale à l'abri des actions guerrières. Le § 20 défend de faire et de poursuivre des prises dans les mers intérieures ou fermées d'un Etat non belligérant. Le § 21 porte en termes positifs que « le droit de prise ne peut être exercé que sur la mer libre, c'est-à-dire dans des eaux qui ne se trouvent pas à la portée des canons de batteries neutres ou qui sont à trois milles marins d'une rive neutre. »

On trouve des prescriptions analogues dans le règlement danois du 16 février 1864 § 8, dans le règlement prussien § 9, au § 3 de l'ordonnance autrichienne du 3 mars 1864, au § 4 des instructions françaises du 25 juillet 1870 et au § 1er des instructions complémentaires.

L'exercice du droit de prise est également limité au seul temps que dure une guerre; car sans guerre le droit de prise n'existe pas. Aussi généralement les tribunaux de prises n'entrent-ils en fonctions qu'après le commencement d'une guerre et finissent avec elle, de sorte que souvent les prises faites, mais non jugées avant la fin de la guerre ont été restituées volontairement par les puissances au nom desquelles elles avaient été opérées *.

* Pistoye et Duverdy, t. I, pp. 62 et seq.; 157 et seq.; Massé, t. I, §§ 334 et seq.; 354 et seq.; Gessner, pp. 328, 330; Cauchy, t. I, p. 62; Ortolan, *Règles*, t. II, pp. 57 et seq.; Cussy, *Phases*, t. I, liv. I, tit. 3, §§ 20, 23; Phillimore, *Com.*, v. III, § 349; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, §§ 8

Captures ennemies et neutres.

§ 3006. Dès que la guerre est déclarée, sauf les délais de faveur accordés d'habitude aux navires mouillés dans les ports ou supposés en cours de voyage avant d'avoir pu connaître la rupture de la paix, tous les bâtiments ennemis deviennent passibles de capture. Ils sont même, en droit strict, les seuls que le belligérant ait le droit d'appréhender; mais certains actes, certains faits, impliquant agression, culpabilité ou complicité indirecte avec l'ennemi, font perdre au navire neutre son caractère pacifique et autorisent à procéder contre lui comme s'il était véritablement la propriété de l'une des parties engagées dans la lutte. Au nombre des circonstances qui légitiment la capture des neutres, on peut citer le transport de troupes, de vivres, de munitions, d'armes, de correspondances pour compte ennemi, la violation des blocus, la simulation de pavillon, l'irrégularité dans les pièces à bord, etc. Sous l'empire des anciennes législations, le fait d'abriter sous son pavillon des cargaisons même licites appartenant en tout ou en partie aux belligérants suffisait pour rendre également le neutre sujet à capture *.

Différence quant à la capture en raison du pavillon des navires saisis.

§ 3007. Le droit public interne de la plupart des peuples, dont certaines conventions internationales n'ont fait que reproduire ou confirmer l'esprit, place habituellement sur la même ligne, au point de vue des conséquences légales qui en découlent, la capture du bâtiment ennemi et la saisie du navire neutre. C'est là, selon nous, confondre deux situations absolument distinctes, méconnaître la réalité des choses, ériger en axiomes de droit des procédés que les tristes exigences de la guerre peuvent expliquer, mais qu'elles ne suffisent pas toujours à justifier.

A moins de vouloir rétrograder vers les siècles de barbarie, il faut bien reconnaître que la propriété neutre, navire ou cargaison, a droit, en temps de guerre, à des égards, à des ménagements, à un respect plus sérieux encore que la propriété du belligérant. D'un

et seq.; Bluntschli, § 671; Wildman, v. II, pp. 147 et seq.; Manning, p. 385; Merlin, *Répertoire*, v. *Prises maritimes*, §§ 2, 4; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises maritimes*, sect. 2, art. 2, 3; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap VIII; Bello, pte. 2, cap. V, § 3; Pando, pp. 424 et seq. Diaz Covarrubias, *Bluntschli*, § 824; Perels, p. 344.

* Cauchy, t. II, pp. 203-216; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 214 et seq.; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, tit. 6; Massé, t. I, §§ 364 et seq.; Gessner, pp. 326 et seq.; Heffter, § 171; Fiore, t. II, pp. 505 et seq.; 512 et seq., 518 et seq.; Cussy, *Phases*, t. II, pp. 112 et seq.; Hubner, t. I, pte. 1, ch. VI, VII; Azuni, t. II, pp. 287; Steck, *Essais*, p. 28; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises maritimes*, sect. 3.

autre côté, la capture d'un navire portant pavillon ennemi constitue *prima facie* un acte légitime de guerre, une prise complète, la sentence administrative dont elle reste passible ayant pour objet bien moins de statuer sur le fait matériel de la saisie que d'en apprécier la régularité et d'en attribuer la propriété définitive et incommutable au capteur ou à son souverain. Il en est tout autrement des saisies sous pavillon neutre : là les présomptions de droit en faveur de la validité de la prise n'existent plus; les intérêts sont beaucoup plus complexes, plus délicats, et, à moins d'actes dont le caractère manifestement hostile n'a en quelque sorte pas besoin d'être démontré, les plus puissantes raisons de convenances internationales militent tout d'abord en faveur du capturé. Pour le navire ennemi, on peut dire que la légitimité de sa captivité est exclusivement subordonnée à une constatation d'identité; tandis que pour valider la saisie d'un neutre, il faut avant tout justifier des circonstances qui ont pu placer le navire en dehors du droit commun et lui faire perdre le bénéfice de l'inviolabilité acquise au caractère pacifique de son pavillon.

L'absence ou l'irrégularité de certaines pièces de bord et la simulation de pavillon sont en dehors des actes vraiment hostiles la principale cause des saisies dont les neutres sont victimes en temps de guerre maritime. Mais dans ces circonstances la capture n'entraîne condamnation et confiscation que lorsque les soupçons de fraude et de culpabilité sont juridiquement démontrés.

Règlement russe de 1787 et règlement danois de 1810.

§ 3008. C'est ainsi que l'article 6 du règlement russe de 1787 sur les corsaires et l'article 12 du règlement danois de 1810 sur les prises déclarent expressément que, lors même que le rôle d'équipage est double ou incomplet, la condamnation du navire ne s'ensuivra pas dans tous les cas.

Jurisprudence des Cours d'amirauté anglaises.

Les Cours d'amirauté anglaises observent les mêmes principes : à leurs yeux, la propriété de celui qui s'est rendu coupable d'irrégularités de ce genre n'est pas compromise, et, pour échapper à la confiscation, le capturé conserve intact le droit de prouver sa nationalité et la bonne foi de son expédition. C'est seulement lorsque cette preuve ne peut être fournie et qu'il y a vraiment fraude que la condamnation est prononcée, d'après cet axiome des tribunaux de prises anglaises : « Toute fraude fait perdre le droit de se défendre. »

Nous n'avons pas besoin d'insister sur la rigueur d'un tel principe, dont la Cour de vice-amirauté d'Halifax fit l'application notamment dans une espèce où, convaincue que le propriétaire inté-

ressé avait une première fois prêté un faux serment, elle refusa dans une seconde affaire d'admettre la preuve contraire.

Ordonnance hollandaise du 26 janvier 1781.

L'ordonnance hollandaise du 26 janvier 1781 sur les prises exclut également d'une manière absolue dans un cas semblable la preuve de bonne foi et d'innocence, et prononce invariablement la confiscation du navire saisi pour cause d'irrégularité dans les pièces de bord. Aux termes de la plupart des règlements de prises et en particulier d'après l'article 12 du règlement danois de 1810, la destruction entière ou partielle des papiers du navire constitue un délit grave, qui justifie la détention, mais n'entraîne pas nécessairement la condamnation *.

Faits constitutifs de toute prise maritime.

§ 3009. D'après la jurisprudence consacrée par les Cours d'amirauté britanniques le fait de la prise effective de possession n'est pas indispensable pour que la capture soit considérée comme consommée ; il suffit que le navire attaqué ait amené son pavillon et déclaré se soumettre au capteur. C'est là une subtilité sans portée pratique, et qui en tout cas n'est acceptée nulle part ailleurs que dans le Royaume-Uni. Nous en dirons autant de l'opinion émise par certains publicistes, que « pour ne pas compromettre ses titres de propriété et pour aller au-devant du soupçon d'un abandon ultérieur, le capteur est tenu de manifester l'intention de retenir sa prise et d'en poursuivre la confiscation par les voies de droit. »

Si l'on reste sur le terrain pratique, il est constant que la capture est un acte matériel imposé par une force supérieure, et qui ne se conçoit pas abstraitement sans une prise de possession effective. Quant au titre à la propriété, on ne voit pas non plus ce qu'en dehors de l'acte violent de capture l'intention plus ou moins explicite de conserver la prise peut y ajouter. Ce qui est vrai, c'est que par elle-même la capture constitue simplement un fait, et que le droit de propriété sur la chose saisie ne prend naissance, ne passe définitivement, d'une manière incommutable, du capturé au capteur que lorsque la sentence du tribunal compétent en a dépouillé le premier au profit du second.

Dans cet ordre d'idées, nous considérons comme absolument indifférente, au point de vue du droit qu'on en voudrait déduire,

* Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 220 et seq.; Gessner, pp. 326 et seq.; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises maritimes*, sect. 3, art. 1, 2 ; Heffter, §§ 172, 173; Massé, t. I, §§ 341 et seq.; Pœhls, pp. 1179, 1182 ; Kaltenborn, t. II, p. 471 ; Robinson, *Adm. reports*, v. I, p. 131 ; v. II, pp. 108, 154 ; Bulmerincq, *Rapport*, pp. 49-385.

la question de reddition ou de soumission de la part du capturé et de son abandon de tout espoir de reprise (*spes recuperandi*). Il en est de même du délai de vingt-quatre heures exigé autrefois pour l'acquisition du butin dans les guerres terrestres et appliqué par quelques publicistes aux guerres maritimes.

La conduite de la prise en lieu sûr (*perductio intra præsidia*) était également dans les siècles passés une condition nécessaire et essentielle pour le transfert du titre de propriété. Cette obligation absolue a perdu de nos jours toute valeur pratique, puisque, même dans les cas où elle a été remplie, la portée juridique en est subordonnée à la sentence qui statue sur la validité de la prise *.

Attribution des prises.

§ 3010. En principe, le titre suprême à la possession des prises maritimes réside dans l'Etat, à qui seul appartiennent en conséquence les bénéfices résultant de l'exercice du droit de capture (*bello parta cedunt reipublicæ*). Ce n'est donc que par une concession purement gracieuse de l'Etat, sous les réserves et dans les conditions qu'il lui plaît d'établir, que les prises peuvent en fin de compte être attribuées en tout ou en partie à celui qui les a opérées. Le mode de partager le produit des captures n'est pas du domaine du droit international ; il est exclusivement régi par la législation interne de chaque nation et présente des divergences très sensibles d'un pays à l'autre. Cependant il s'y rattache des questions très importantes, que nous traiterons dans une autre section de ce livre **.

Jugement et condamnation des prises.

§ 3011. Ainsi que nous l'avons fait remarquer plus haut, la prise n'est définitive et le capturé n'est irrévocablement dépouillé de sa propriété que par le jugement qui a statué sur sa validité. Tant que cette sentence de condamnation n'est pas intervenue, le capteur ne possède qu'un droit précaire susceptible d'être annulé, si les juges décident que la prise n'a pas été régulière ou suffisamment justifiée, et qu'elle doit être restituée à ceux au préjudice de qui elle a été opérée.

Il est si vrai qu'aussi longtemps que sa validité n'a pas acquis force de chose jugée, la prise n'appartient pas en toute propriété au capteur, que tous les pays reconnaissent au souverain la faculté de rendre à la paix les navires et les cargaisons non encore

* Phillimore, *Com.*, v. III, § 348 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, tit. 13, ch. I, sect. 2, § 2 ; Gessner, pp. 333 et seq.

** Cauchy, t. I, p. 65; Kent, *Com.*, v. I, p. 107 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 356; Twiss, *War*, § 171 ; Wildman, v. II, pp. 295 et seq.; Halleck, ch. XXX, § 3 ; Polson, sect. 6, § 15; Robinson, *Adm. reports*, v. V, p. 184.

condamnés par les tribunaux compétents. L'État en usant de ce pouvoir souverain obéit à des raisons de convenances internationales et d'intérêt public, devant lesquelles doivent céder la volonté ou les aspirations de lucre des capteurs. Nous citerons comme exemples les restitutions volontaires de prises non jugées faites par la France en 1839 au Mexique, en 1859 à l'Autriche et en 1871 à l'Allemagne. Lorsque de semblables restitutions ont lieu, il est de règle que navires et cargaisons soient rendus à qui de droit *in statu quo*, sans indemnité aucune, si ce n'est contre remboursement des frais de garde et de conservation *.

Devoirs généraux des capteurs.

§ 3012. Tant que la prise n'a pas été jugée, le capteur ne possède sur elle qu'un droit imparfait, en quelque sorte éventuel, qui lui impose des obligations particulières, dont l'oubli engage sa responsabilité de la manière la plus sérieuse, tant à l'égard de son propre gouvernement qu'à l'égard des propriétaires et des chargeurs du navire saisi. Son premier devoir est de rédiger un procès-verbal détaillé des circonstances et des motifs de la prise ; il doit ensuite dresser un inventaire sommaire de tous les objets dont il s'est emparé, puis faire fermer et sceller les écoutilles. Il est de règle que le capitaine du bâtiment capturé assiste à l'opération et revête de sa signature les pièces qui en constatent l'accomplissement, ainsi que le procès-verbal dit de capture. Ce n'est qu'après avoir rempli ces diverses formalités que le capteur amarine la prise en plaçant à bord un officier et des matelots empruntés à son propre équipage, qui sont chargés de conduire le navire capturé et sa cargaison en lieu sûr pour y être jugés **.

Loi française sur les prises. 2 prairial an XI.

§ 3013. Certains tribunaux de prises, ceux de France notamment, exigent expressément la production en justice du procès-verbal de capture et de l'inventaire de la prise certifié. L'arrêté du 2 prairial an XI, qui est encore en vigueur aujourd'hui, prescrit dans son article 59 la procédure suivante pour les prises de navires par des croiseurs français :

* Massé, t. I, §§ 405, 406 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, p. 299 ; Gessner, pp. 327, 357 ; Heffter, §§ 138, 172 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 108, 109 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 357 ; Wildman, v. II, p. 352 ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. II, § 13 ; Manning, p. 382 ; Fiore, t. II, p. 521 ; Bello, pte. 2, cap. V, § 4 ; Valin, *Com.*, t. II, p. 309.

** Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, pp. 243 et seq. ; Gessner, p. 333 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 272, 273 ; Massé, t. I, §§ 378, 379 ; Heffter, § 171 ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises maritimes*, sect. 4, §§ 219 et seq. ; Martens, *Essai*, § 22 ; Jacobsen, *Seerecht*, pp. 565-577 ; Pœhls, pp. 1194 et seq. ; Bulmerincq, *Rapport*, p. 324 ; Boeck, *Propriété privée ennemie*, § 247 ; Perels, p. 353.

« Aussitôt après la prise d'un navire, les capitaines capteurs se saisiront des congés, passeports, lettres de mer, chartes parties, connaissements et autres papiers existant à bord. Le tout sera déposé dans un coffre ou sac, en présence du capitaine pris, lequel sera interpellé de le sceller de son cachet ; ils feront fermer les écoutilles et autres lieux où il y aura des marchandises, et se saisiront des clés des coffres et armoires. »

Instructions édictées en 1870.

De nouvelles instructions édictées en 1870 rendent obligatoire pour le capteur la rédaction d'un procès-verbal, à l'égard duquel l'arrêté de prairial ne contenait pas de dispositions précises, lacune qu'il importait de combler ; « car, ainsi que le font judicieusement observer Pistoye et Duverdy, il faut que les tribunaux qui auront à prononcer sur la prise puissent connaître toutes les circonstances de la capture et les motifs qui ont déterminé le croiseur à y procéder. Si les croiseurs n'étaient pas obligés d'indiquer ces motifs dans un procès-verbal, il serait à craindre qu'ils n'arrêtassent des navires sans aucune raison, espérant que quelque motif de nature à faire valider la prise pourrait surgir dans la suite. » Toutes ces formalités sont en effet indispensables, puisqu'elles peuvent seules mettre les juges appelés à statuer sur le sort du navire et de la cargaison à même d'apprécier les causes alléguées soit pour attaquer, soit pour justifier la prise.

Les instructions françaises de 1870 portent que « si la visite détermine la saisie du bâtiment, l'officier qui en aura été chargé devra : 1° s'emparer de tous les papiers de bord et les mettre sous les scellés après en avoir dressé un inventaire : 2° dresser un procès-verbal de capture ainsi qu'un inventaire du bâtiment ; 3° constater l'état du chargement, puis faire fermer les écoutilles de la cale, les coffres et les soutes et y apposer les scellés.

Ordonnance des Pays-Bas de 1785.

§ 3014. Nous trouvons des dispositions analogues dans la législation des autres puissances maritimes.

L'ordonnance des Pays-Bas du 26 janvier 1785 prescrit que, « immédiatement après la capture d'un navire, on apposera les scellés sur la cargaison ; ou pour autant qu'elle n'en sera pas susceptible, on en dressera un inventaire, et il sera du tout rédigé un acte en due forme. »

Règlement danois de 1864.

§ 3015. Le règlement danois du 16 février 1864 prescrit en outre que « le croiseur, de concert avec le patron ou le second du navire capturé, fasse sceller ou mettre sous clé autant que possible toute la cargaison, et que le croiseur ne doit ni décharger, ni vendre, ni échanger, ni aliéner ou égarer d'une manière quel-

conque aucune partie de la cargaison ; les papiers du navire doivent être mis sous une enveloppe munie des cachets du commandant du navire et du patron. »

Règlements autrichien et prussien.

§ 3016. L'ordonnance ministérielle autrichienne du 3 mars 1864, l'ordonnance impériale autrichienne du 9 juillet 1866 et le règlement des prises prussien contiennent des dispositions presque identiques.

Règlement russe de 1869.

§ 3017. Aux termes des règles russes de 1869, le croiseur est tenu relativement au bâtiment ennemi capturé de mettre les scellés sur les écoutilles du navire, de dresser, en présence du patron du navire capturé, un inventaire des documents qui se trouvent à bord, puis de les mettre sous enveloppe cachetée avec son cachet et celui du patron du bâtiment capturé. Le commandant du croiseur est tenu en outre de former une commission judiciaire et de constater par procès-verbal en quel endroit a eu lieu la prise, si le patron de celle-ci a refusé ou consenti de se rendre et de montrer ses documents, s'il a attaqué ou s'il s'est défendu, sous quel pavillon il naviguait, comment la prise a été faite, etc., et d'inscrire ce procès-verbal, qui doit être dressé immédiatement après la capture du navire et non après l'arrivée dans le port.

Règlement des États-Unis de 1864.

§ 3018. D'après l'acte des États-Unis de 1864, l'officier capteur doit s'emparer des papiers de bord ainsi que des autres lettres et documents, les inventorier et les envoyer dans une enveloppe cachetée au tribunal chargé de la prise, déclarer en même temps par écrit « que ce sont tous les papiers qu'on a trouvés et qu'ils sont dans le même état », et expliquer également « l'absence d'un document quelconque ou un changement quelconque dans leur état. »

Conservation et conduite dans un port des prises faites en mer.

§ 3019. En règle générale, il est défendu au capteur de saborder ou d'incendier les prises qu'il fait en pleine mer. On conçoit l'utilité de cette défense pour empêcher les abus et sauvegarder dans une juste mesure des droits privés, sur le caractère desquels les tribunaux sont exclusivement appelés à prononcer. Ce n'est que dans des circonstances de force majeure bien constatée, par exemple quand le capteur est menacé de poursuites par l'ennemi, n'a pas le moyen de fournir un équipage de prise, remplit une mission pressée, on veut cacher sa marche aux croiseurs belligérants, qu'il peut sous sa propre responsabilité détruire sa prise au lieu de l'expédier dans un port du pays dont il porte le pavillon.

En dehors d'une nécessité impérieuse de guerre, tout capteur est obligé d'expédier et de faire conduire sa prise dans le plus court délai possible dans les limites juridictionnelles du pays dont

il relève, pour que le tribunal compétent puisse statuer sur sa validité.

Les règlements de la plupart des contrées maritimes interdisent de faire entrer les prises non jugées dans les ports étrangers autrement qu'en relâche forcée, pour cause d'avaries ou de manque de vivres; ils défendent également à titre général la vente des prises ennemies, cet acte impliquant une atteinte sérieuse aux devoirs de la neutralité. Nous n'avons sans doute pas besoin d'ajouter que, si la prise était fortuitement amenée dans un port ennemi, elle pourrait être revendiquée comme *reprise* par le souverain territorial, et que de graves conflits seraient à craindre dans le cas où le navire capturé serait conduit dans un port de la nation sous les couleurs de laquelle il naviguait *.

§ 3020. Voici d'ailleurs comment se résument les diverses législations concernant la conduite du navire saisi. Instructions françaises de 1870.

D'après les instructions françaises précitées de 1870, la prise doit être conduite dans le port de France le plus proche, le plus accessible et le plus sûr, ou dans un port de la colonie française la plus voisine; mais, en cas de force majeure, elle peut être conduite dans un port où réside un consul français.

§ 3021. Le règlement hollandais du 6 janvier 1711 prescrit au capteur d'amener sa prise dans un port neutre, s'il se trouve dans des mers éloignées ou si la nécessité y force. Règlement hollandais de 1771.

§ 3022. Aux termes des ordonnances suédoises « tout navire capturé doit, si c'est possible, être conduit à une station navale ou dans un port suédois; mais, pour échapper à la poursuite d'une force ennemie ou en cas de nécessité maritime, on peut aussi conduire le navire saisi dans un port étranger; toutefois, on ne peut l'y retenir que le temps strictement nécessaire. » Ordonnances suédoises.

§ 3023. Le règlement des prises danois du 16 février 1864, que nous avons déjà mentionné, porte que « le navire doit être conduit, avec la cargaison toujours scellée (à moins que le patron ne consente à laisser lever les scellés pour en empêcher la détérioration), à destination d'une douane danoise ou de l'endroit le plus proche où le croiseur puisse trouver une protection militaire. Le navire ne pourra être conduit sur d'autres points du territoire danois ni dans des ports étrangers, à moins qu'on n'y soit forcé par le Règlement danois de 1864.

* Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. I, pp. 243, 244; Gessner, pp. 333, 334; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 272, 273; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises maritimes*, sect. 4, § 219; Bulmerincq, *Revue de droit international*, 1879, t. XI, p. 630.

mauvais temps, par le manque de vivres ou par une poursuite ennemie; et même dans ce cas le croiseur sera tenu, aussitôt que les circonstances le permettront, de conduire le navire à une douane indigène, sans desceller la cargaison.

Ordonnance autrichienne de 1864.

§ 3024. L'ordonnance ministérielle d'Autriche du 3 mars 1864 prescrit de conduire le navire capturé dans un port autrichien, où, en attendant qu'on puisse le faire, dans le port le plus proche où le navire puisse être remis sous garde militaire. Cependant cette protection militaire ne peut lui être accordée dans un port non autrichien. Dans les cas de danger, le navire doit être conduit, avec sa cargaison non descellée, dans le port le plus proche où se trouve un tribunal de prises compétent.

D'autres ordonnances émanant de l'Empereur en date du 21 mars 1864 et du 9 juillet 1866, enjoignent de conduire le navire capturé ou suspecté à Pola, où est établie une commission spéciale d'enquête pour les prises, et, si cela n'est pas possible, dans un autre port où il puisse être remis à la garde de l'autorité militaire.

Règlement prussien.

§ 3025. Le règlement prussien contient des dispositions analogues.

Règles russes de 1869.

§ 3026. Selon les règles russes de 1869, le croiseur est tenu de conduire la prise dans un port national; mais s'il se trouve trop éloigné d'un port russe ou des ports d'un Etat allié, ou si la tempête ou la proximité de l'ennemi l'y contraint, il peut aussi conduire la prise dans un port étranger.

Instructions anglaises de 1854 et autrichiennes de 1864.

§ 3027. Les instructions annexées aux conventions de l'Angleterre avec la France de 1854, et de l'Autriche avec la Prusse de 1864, ordonnent de conduire la prise dans le port le plus voisin de la puissance dont il portait le pavillon; mais en cas de détresse, si le navire capturé est hors d'état de continuer sa route, elles permettent à l'officier chargé de la conduite d'entrer dans un port de son propre pays ou dans un port neutre, ou dans un port occupé par des troupes des puissances alliées, ou dans le port d'un pays dont le gouvernement a permis d'y établir une commission mixte des alliés pour examiner le fait*.

* Gessner, pp. 334 et seq.; Hautefeuille, *Des droits*, pp. 300 et seq.; Phillimore, *Com.*, v. III, p. 361; Twiss, *War*, § 166; Kent, *Com.*, v. I, p. 109; Heffter, § 138; Fiore, t. II, pp. 321 et seq.; Wildman, v. II, pp. 168 et seq.; Halleck, ch. XXX, § 5; Bello, pte. 2, cap. V; Valin, *Com.*, t. II, p. 309; Bulmerincq, *Revue de droit intern.*, 1879, t. XI, p. 637; Boeck, *Propriété privée ennemie*, § 247.

§ 3028. Nous avons vu que le capteur est généralement tenu de conduire le plus tôt qu'il lui est possible sa prise dans un port pour l'y faire juger ; mais il peut survenir des circonstances qui rendent cette conduite impraticable ou expose la prise à être délivrée ou secourue par l'autre belligérant. Dans ce cas, le capteur a-t-il le droit de prévenir cette éventualité en détruisant sa prise, et quelle est, au point de vue du droit de la guerre, la valeur d'un pareil acte de destruction ?

Destruction en mer d'une prise ennemie par le capteur.

D'après la doctrine et les précédents, le fait de détruire la prise maritime est sans doute un acte rigoureux ; mais en définitive c'est l'application d'un droit de la part des belligérants.

§ 3029. La législation russe permet au capteur ou au croiseur de brûler ou de couler bas le navire capturé ; mais pour justifier cette destruction il faut qu'il se présente des circonstances exceptionnelles. Le § 108 des règles de 1869 énumère ainsi ces circonstances : 1° lorsque le navire capturé a subi par la lutte des avaries telles qu'il est difficile de le tenir à flot par le gros temps ; 2° lorsqu'il marche tellement mal qu'il risque d'être pris par l'ennemi ; 3° lorsque le croiseur ou celui qui conduit la prise rencontrant un ennemi plus fort est obligé de renoncer au combat ; 4° lorsque le capteur pour sa propre sécurité ne peut pas se passer d'une partie de son équipage pour conduire la prise ; 5° lorsque la prise a trop peu de valeur pour être emmenée, et notamment lorsque les ports où l'on pourrait la conduire sont trop éloignés.

Législation russe.

Mais, dans tous les cas, le capteur ne peut procéder à la destruction du bâtiment capturé qu'après en avoir fait sortir les personnes qui se trouvent à bord, et, autant que possible, retiré la cargaison en tout ou en partie.

§ 3030. Les Etats-Unis paraissent avoir suivi une pratique toute différente. Pendant la guerre de l'indépendance, les navires ennemis étaient systématiquement détruits, sans même que de sérieuses difficultés empêchassent d'en disposer autrement.

Pratique des Etats-Unis.

Au commencement de la guerre contre l'Angleterre en 1812, le gouvernement américain, entre autres instructions, prescrivit aux commandants de ses escadres de « détruire toutes leurs prises, à moins de cas extraordinaires justifiant manifestement une exception ». « Le commerce de l'ennemi, disait-il, est le point le plus vulnérable de l'ennemi que nous puissions attaquer, et sa destruction est le but principal ; c'est vers ce but que tous vos efforts doivent être dirigés. C'est pourquoi, à moins que vos prises ne soient de grande valeur et à proximité d'un port ami, il sera im-

prudent et presque inutile d'essayer de les emmener. Un croiseur isolé, en admettant qu'il y réussisse, ne peut garnir de matelots qu'un petit nombre de prises, et alors chaque prise diminue essentiellement ses forces; mais un croiseur isolé, en détruisant chaque bâtiment qu'il capture, conserve la force de continuer en toute vigueur son œuvre de destruction aussi longtemps qu'il peut se procurer des vivres et des munitions dans les ports amis, ou au moyen de celles trouvées à bord des navires qu'il prend. » Conformément à ces instructions, les croiseurs des Etats-Unis ne détruisirent pas moins de 74 navires de commerce anglais.

Pendant la guerre de sécession, les navires commissionnés par les Etats confédérés du sud détruisaient presque invariablement leurs prises; mais la raison en était qu'il n'y avait point de ports où ils pussent les conduire sans danger.

Opinion des publicistes :

§ 3031. Si nous consultons les publicistes, nous voyons qu'en général ils commencent par établir une distinction par rapport au caractère du navire; ils font dépendre la légitimité ou l'illégalité de l'acte du caractère ennemi ou de la neutralité de la propriété détruite.

Twiss.

Après avoir établi qu'en principe et suivant le droit des gens, l'obligation d'amariner la prise n'est imposée au capteur que par rapport aux bâtiments naviguant sous pavillon neutre, attendu que dans ce cas l'enquête devant un tribunal compétent a pour but de s'assurer si le navire appartient véritablement à un neutre, ou si le pavillon ne déguise pas un ennemi, Twiss admet que le belligérant a le droit, d'après la loi internationale, de détruire le navire sous pavillon ennemi pris en haute mer, s'il ne peut le conduire dans un port. « Les instructions de son gouvernement, dit-il, peuvent en effet lui prescrire d'emmener ses prises dans un port; mais il peut se faire qu'il soit dans le moment employé à un service qui ne lui permette pas de mettre un équipage à bord du navire capturé pour le conduire dans un port. »

Lord Stowell.

Dans un tel conflit de devoir, Lord Stowell (Sir W. Scott) a décidé qu'il ne reste au belligérant d'autre parti à prendre que de détruire le navire ennemi; « car il ne peut, conséquemment à ses devoirs généraux envers son pays, sinon d'après ses injonctions expresses, laisser s'échapper la propriété de l'ennemi sans être inquiétée. S'il lui est impossible de l'amariner, son devoir est de détruire la propriété de l'ennemi... S'il s'agit d'un navire neutre, l'acte de destruction ne peut se justifier à l'égard du propriétaire neutre par la considération que cet acte était de la plus haute im-

portance pour le gouvernement du capteur ; il ne peut se justifier à l'égard du neutre dans de semblables circonstances que par la restitution intégrale de la valeur de la propriété détruite. »

Lushington, énumérant les devoirs à remplir par le capteur qui ne peut amariner sa prise, formule ainsi ce que celui-ci doit faire lorsque la prise est une propriété ennemie : « S'il est évident que le navire appartient à l'ennemi, le capteur en fera sortir l'équipage, enlèvera les papiers de bord, et, s'il est possible, la cargaison, puis il détruira le bâtiment. » Lushington.

Dans un livre publié en 1870 sur la neutralité de l'Angleterre pendant la guerre de sécession aux Etats-Unis, M. Montague Bernard, professeur de droit international à l'Université d'Oxford, dit, au sujet des corsaires Confédérés, qui, ne pouvant à cause du blocus conduire leurs prises dans les ports du Sud, avaient, comme nous l'avons fait observer, pris le parti de les brûler en pleine mer : « C'est assurément une manière destructive de faire la guerre et aggravant les désastres inséparables des hostilités dirigées contre la propriété privée ; mais elle n'est prohibée par aucun usage ni par aucune loi internationale. » Montague Bernard.

La doctrine des Etats-Unis n'est pas moins positive sur ce point. Les Confédérés du Sud, en brûlant leurs prises, ne faisaient qu'appliquer les principes professés par le chancelier Kent lorsqu'il dit : « Dans certaines circonstances la propriété capturée en haute mer ne peut être conduite dans un port. Le capteur peut alors ou la *détruire* ou rançonner le propriétaire. » Kent.

Parmi les juristes allemands, nous citerons Bluntschli, dont l'opinion sur ce sujet n'est pas aussi absolue : « Le navire capturé, dit-il, doit dans la règle être remis au conseil des prises de l'Etat dont dépend le capteur, et le conseil prononce sur la validité de la prise... On n'est jamais autorisé à détruire le navire capturé, sous prétexte que les ports de l'Etat auquel appartient le navire vainqueur sont bloqués et qu'il est impossible d'y conduire la prise. La difficulté de trouver un port n'augmente pas les droits du capteur. L'anéantissement du navire capturé n'est justifiable qu'en cas de nécessité absolue, et toute atteinte à ce principe constituerait une violation du droit international. » Bluntschli.

Le docteur Woolsey qualifie la destruction de la prise de « pratique barbare, qui doit disparaître de l'histoire des nations. » Woolsey.

A ce propos, Hall pense qu'il est assez difficile de voir ce qu'a de révoltant la destruction d'une propriété qui ne doit plus re- Hall.

tourner à son possesseur primitif, si l'on tolère la procédure alternative de condamnation par un tribunal de prises. La propriété a passé des mains de ce possesseur en celles du capteur ; or si celui-ci aime mieux détruire que garder une chose qui lui appartient désormais, les personnes qui n'ont aucun intérêt à la propriété des objets détruits n'ont pas le droit de se plaindre de sa manière d'agir. Hall établit toutefois une distinction quant à la destruction de navires neutres ou de propriétés neutres à bord de bâtiments ennemis : « Ce serait, dit-il, une affaire toute différente. »

Boeck. Suivant Boeck, la destruction de la prise ne se justifie pleinement en aucun cas. Mais il faut l'admettre, si les opérations militaires l'exigent impérieusement. On pourra aussi couler à fond les navires capturés pour barrer l'entrée d'un port, et jeter la cargaison à la mer. En un mot, on peut détruire comme on le fait dans la guerre continentale, c'est-à-dire suivant les exigences militaires, et en s'en tenant au principe que toute prise doit être jugée.

Perels. Perels partage cet avis et juge illégale la conduite de l'escadre française dans l'affaire du *Ludwig* et du *Vorwærts*.

« La destruction de la prise, dit-il, comme en général tout emploi de la force, ne saurait être légitime que si l'on ne pouvait pas conduire la prise en lieu sûr sans courir des dangers sérieux, ou si le capteur ne pouvait conserver la prise sans exposer gravement de quelque autre manière son propre navire.

« Après la destruction de la prise, il est nécessaire qu'une décision judiciaire confirme la validité de la capture ; si le jugement déclare la saisie illégale, le gouvernement du capteur est obligé de tenir l'intéressé complètement indemne, et il ne peut le renvoyer au commandant du navire capteur pour obtenir cette réparation ; la responsabilité de l'officier est une question intérieure, qui ne regarde en rien le propriétaire du navire ou de la cargaison (1). »

Valin. A en juger d'après l'opinion de Valin, l'ancienne jurisprudence française autorisait à brûler la prise lorsqu'on ne pouvait s'en charger ; mais une ordonnance de 1681 (article 18) faisait défense, à peine de la vie, à tous chefs, soldats et matelots de couler à fond les vaisseaux pris et de descendre les prisonniers en des îles ou côtes éloignées pour céler la prise. » Cette doctrine a été confirmée par l'arrêté du 2 prairial an XI, dont l'article 64 édicte la même défense.

Pistoye et Duverdy. En rapportant ces règlements, qui régissent encore la ma-

(1) Perels, pp. 334, 335.

tière, Pistoye et Duverdy font remarquer que la défense de couler à fond, portée par l'article 18 de l'ordonnance de 1681, n'est que pour le cas où cela se ferait en vue de céler la prise, mais que dans les autres cas où il y aurait imprudence à s'en charger, il est permis au capteur de brûler ou de couler le navire ; et les cas auxquels ils font ainsi allusion sont, par exemple, « lorsque la prise est si délabrée par le combat ou par les coups de mer qu'elle a essuyés qu'elle fait assez d'eau pour craindre qu'elle ne coule bas ; lorsque le navire pris marche si mal qu'il expose l'armateur corsaire à la reprise ; ou lorsque le corsaire, ayant aperçu des vaisseaux de guerre ennemis, se trouve obligé de prendre la fuite et que sa prise le retarde trop ou fait craindre une révolte. » Il s'agit donc dans l'appréciation de l'acte de destruction de bien peser les circonstances qui l'ont accompagné, afin de tâcher de constater quelle a été l'intention réelle du capteur. Si cette intention a été frauduleuse, c'est le cas d'appliquer la peine portée par les ordonnances ; sinon, le fait d'avoir coulé ou brûlé le navire capturé ne doit donner lieu à aucune poursuite.

§ 3032. Un précédent qui date de la guerre de Crimée tend à prouver que telle est l'interprétation qu'il faut donner à l'arrêté de l'an XI, le seul qui régisse encore la matière. Dans un rapport qu'il adressait au ministre de la marine le 1er mai 1854, l'amiral Hamelin annonçait que deux caboteurs russes capturés par des bâtiments de guerre français avaient été coulés, « probablement », ajoutent Pistoye et Duverdy qui mentionnent ce fait, « parce qu'ils ne valaient pas la peine d'être amarinés ».

Interprétation de l'arrêté français de l'an XI.

§ 3033. La dernière guerre entre la France et l'Allemagne nous fournit un exemple du même genre.

Guerre franco-allemande. 1870-1871.

Deux bâtiments portant pavillon allemand, le *Ludwig* et le *Vorwarts*, furent incendiés le jour même de leur prise (21 octobre 1870) par le commandant du bâtiment de guerre le *Desaix*, qui eut soin de dresser un procès-verbal constatant la nécessité de cette destruction. Par suite de réclamations tant de la part des armateurs du *Ludwig* que de celles des capteurs, l'affaire fut portée devant le conseil des prises siégeant à Bordeaux, qui décida le 27 février 1871 qu'il résultait des papiers de bord et de l'instruction que ces bâtiments appartenaient à des sujets allemands ; que leur prise était donc bonne et valable ; que la destruction ayant été causée par force majeure pour conserver la sûreté des opérations du capteur, il n'y avait pas lieu à répartition au profit des capturés ; qu'en agissant comme ils l'avaient fait, les capteurs avaient usé d'un

Cas pratique. Le *Ludwig* et le *Vorwarts*.

Jugement du Conseil des prises.

droit rigoureux sans doute, mais dont l'exercice est prévu par les lois de la guerre et recommandé par les instructions dont ils étaient porteurs.

Les propriétaires des deux navires, ainsi que les consignataires et les chargeurs de leurs cargaisons, interjetèrent appel de cette décision devant le conseil d'Etat. Les premiers contestaient la légitimité de la capture et, par suite, de la destruction du navire, et demandaient que la valeur leur en fût restituée. De leur côté, les consignataires et les chargeurs de la cargaison, se prévalant de leur qualité de sujets neutres, invoquaient l'article 3 de la déclaration du congrès de Paris du 16 avril 1856, lequel affranchit de la confiscation la marchandise neutre à bord d'un navire ennemi, et revendiquaient le prix de leur propriété détruite.

Jugement en appel de la commission remplaçant le Conseil des prises.

La commission provisoire chargée de remplacer le conseil d'Etat par décret du 16 mars 1872 rejeta le recours des uns et des autres, en se basant sur les motifs suivants :

« Considérant que si, aux termes de la déclaration du congrès de Paris du 16 avril 1856, la marchandise neutre n'est pas saisissable à bord d'un navire ennemi, il suit de là seulement que le neutre qui a embarqué ses marchandises sur ce navire a droit à la restitution de ses marchandises, ou, en cas de vente, au paiement du prix ; mais qu'on ne peut induire de cette déclaration qu'il peut réclamer une indemnité à raison des préjudices qu'a pu lui causer soit la capture du navire lorsque cette capture a été reconnue valable, soit les faits de guerre qui ont accompagné ou suivi cette capture ;

« Considérant qu'il résulte de l'instruction que la prise du *Ludwig* et du *Vorwærts* a été jugée valable, et que la destruction des navires avec leurs cargaisons a eu lieu sur l'ordre du commandant du bâtiment capteur, par le motif que la sécurité de ce bâtiment ne permettrait pas, à raison du grand nombre de prisonniers à bord, de détacher une partie des hommes de l'équipage pour conduire les prises dans un port de France ;

« Que dans ces circonstances la destruction de ces prises constituait un fait de guerre dont les propriétaires des cargaisons ne peuvent être admis à discuter l'opportunité, et qui ne peut donner ouverture à leur profit à un droit à indemnité... »

Conclusions : Interprétation de la déclaration du congrès de Paris.

§ 3034. L'interprétation que les appelants entendaient donner à la déclaration du congrès de Paris était, selon nous, trop large et trop absolue ; nous croyons que l'article qu'ils en invoquaient n'a pas d'autre portée que celle que lui attribue le décret de la com-

mission. Nous ne présumons pas en effet que les puissances contractantes aient jamais entendu subordonner les droits des belligérants aux intérêts des neutres dans tous les cas, même dans les cas de force majeure dominés par les nécessités de la guerre.

Que porte en substance l'article 3 que l'on invoque ? Il dit textuellement : « La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas *saisissable* sous pavillon ennemi. » Or de ce que la marchandise neutre n'est pas saisissable ou plutôt n'est pas confiscable, il ne s'ensuit pas absolument qu'elle soit inviolable.

Par son article 3 la déclaration du congrès de Paris a eu pour but uniquement de soustraire à l'exercice du droit de conquête la marchandise neutre chargée sur un navire ennemi ; elle a enlevé au belligérant le droit de se l'approprier ; mais elle n'est pas allée et elle ne saurait raisonnablemeut aller plus loin. Elle ne pouvait en effet prévoir les actes de force, les moyens hostiles dirigés par le belligérant contre le navire ennemi, par suite desquels la propriété neutre peut être endommagée ou détruite ; et les eût-elle prévus, avait-elle le pouvoir d'y mettre obstacle et d'entraver sous ce rapport l'exercice des droits incontestables de la guerre ?

Dans l'état actuel du droit des gens, on ne saurait contester que l'acte de capturer un vaisseau ennemi ne soit un fait de guerre licite, et que par conséquent la destruction du bâtiment dans certaines circonstances ne soit également licite ; il s'ensuit nécessairement que la responsabilité du belligérant à l'égard des neutres est dégagée dans l'un comme dans l'autre cas. A un point de vue général, on peut dire que le respect de la marchandise neutre sous pavillon ennemi n'est que le côté accessoire de la question de neutralité. S'il était admis que le neutre dût être indemnisé de sa marchandise détruite avec le navire ennemi, l'acte de couler ou d'incendier une prise devrait être interdit toutes les fois qu'il se trouve à bord un chargement neutre ; car dans bien des cas, l'obligation de payer la valeur de la marchandise imposerait au capteur des charges que ne compenserait pas la destruction du navire ennemi.

Maintenant, si nous raisonnons par analogie avec les usages de la guerre sur terre, nous voyons que là le principe du respect de la propriété privée revêt un caractère bien plus absolu, puisqu'il s'étend non pas seulement à la propriété du neutre, mais à celle de tout individu inoffensif ou ne prenant pas une part active à la lutte. Cependant quelles atteintes ne reçoivent pas ces propriétés

par les actes que le belligérant accomplit dans l'exercice rigoureux de son droit? et l'histoire nous apprend que ces atteintes ne donnent lieu à aucune réclamation fondée, ou du moins à aucune allocation d'indemnité, ni même à aucune ingérence des gouvernements desquels dépendent les parties lésées.

Pour n'en citer qu'un exemple, d'une enquête faite à la suite du bombardement de Valparaiso par la flotte espagnole il résulte que le commerce neutre avait eu à souffrir plus que celui du Chili; pourtant aucune indemnité n'a été accordée aux neutres, en faveur desquels leurs gouvernements respectifs, notamment l'Angleterre, les États-Unis, la France, l'Allemagne et la Belgique, ont refusé d'intervenir auprès du gouvernement de l'Espagne.

En droit strict, quelque interprétation que l'on donne à la déclaration du congrès de Paris, le droit du capteur demeure intact en présence de circonstances de force majeure ou de certaines nécessités de la guerre. Le seul point qui pourrait faire naître quelques discussions, qui demande même, à notre avis, une réforme de la loi internationale, c'est l'appréciation de ces circonstances et de ces nécessités; il y aurait lieu en effet de se montrer plus sévère dans le jugement des motifs qui ont déterminé la destruction de la prise. Il faut que la force majeure ou la nécessité à laquelle le capteur a dû obéir soit constatée par des preuves au-dessus de tout doute et de toute critique sérieuse, par des preuves de nature à justifier pleinement sa conduite; il faut, en un mot, qu'il soit démontré qu'il n'a pu agir autrement qu'il ne l'a fait *.

SECTION II. — Du Jugement des prises

Tribunaux spéciaux pour juger les prises.

§ 3035. Ainsi que nous l'avons déjà fait observer, la prise ou la saisie n'est qu'une mesure provisoire, ne conférant qu'un droit provisoire sur la chose capturée; mais pour que ce droit devienne définitif, il faut qu'il soit consacré par la sentence d'un juge. En d'autres termes, par la saisie le capteur acquiert seulement la pos-

* Twiss, *War*, § 167; Lushington, *Manual of naval prize law*, n° 101; Montague Bernard, *Historical account*, p. 419; Kent, *Com.*, vol. I, p. 110; Bluntschli, § 672; Valin, *Traité*, p. 125; Pistoye et Duverdy, t. II, tit. 8; Hall, *International law*, part. 2, ch. III, § 150; Boeck, *Propriété privée ennemie*, §§ 146, 269, 273, 280; Perels, p. 333.

session, mais non la propriété; il n'obtient la propriété qu'en vertu d'un jugement, qui prononce à son profit l'adjudication de la chose prise, mais qui peut également en décider la restitution au propriétaire primitif.

Les captures sont jugées et les prises déterminées par des tribunaux spéciaux appelés Cours d'amirauté, tribunaux ou conseils des prises, institués depuis longtemps dans les pays civilisés et commissionnés par les autorités souveraines de ces pays pour prendre connaissance de la plupart des affaires maritimes, notamment de toutes les questions concernant la légitimité des captures, le droit et le mode de disposer des prises et les réclamations qui s'y rattachent.

Chaque État organise ses tribunaux de prises et en règle la jurisprudence selon ses intérêts, ses traditions, sa constitution politique. D'après cette jurisprudence, les tribunaux de prise décident si la capture est conforme à la coutume, si la cargaison constitue en tout ou en partie de la contrebande de guerre, de la marchandise ennemie ou de la marchandise neutre ; à qui et dans quelles proportions doit revenir la propriété de la prise *.

§ 3036. Le jugement des prises maritimes appartient aux tribunaux du pays de celui qui a fait la capture. L'exercice du droit de prise étant un acte connexe à l'état de guerre et une délégation de la puissance souveraine, le droit des gens en fait naturellement et exclusivement peser la responsabilité sur le gouvernement du capteur; or cette responsabilité cesserait d'être effective, le redressement des injustices commises deviendrait impossible, si les tribunaux d'un pays étranger étaient appelés à juger des faits dont la légitimité intrinsèque leur échappe, et à rendre des sentences dont ils seraient hors d'état d'assurer l'exécution.

Compétence pour le jugement des prises.

Quoique Phillimore soutienne l'opinion contraire, il est également admis en principe que les tribunaux de prises d'un pays allié sont incompétents pour statuer sur la validité des prises du co-belligérant. Le gouvernement du capteur est bien responsable envers les autres États des actes de ses propres sujets; mais il ne l'est jamais de ceux de ses alliés.

A plus forte raison le tribunal d'un pays neutre ne peut-il prononcer la validité ou la condamnation des captures que les belli-

* Bulmerincq, *Revue de droit int.*, 1879, t. XI, p. 353; *Rapport*, pp. 222, 437 ; Creasy, *First platform of int. law*, p. 555 ; Funck Brentano et Sorel, *Précis*, p. 423 ; Boeck, *Propriété privée*, § 338 ; Perels, p. 343.

gérants auraient amenées dans ses limites juridictionnelles. Admettre une pareille compétence serait susciter les plus graves complications, exposer le neutre à devenir juge dans sa propre cause ou à se placer dans une situation hostile soit à l'égard de l'une ou de l'autre des parties belligérantes, soit à l'égard d'États tiers, dont les sujets pourraient ainsi voir confisquer leur propriété pour violation de devoirs dont l'appréciation varie d'un pays à l'autre *.

Clauses conventionnelles sur la matière.

§ 3037. La règle que nous venons d'exposer est tacitement ou explicitement formulée dans un grand nombre de traités ; elle n'a été mise en question par aucun de ceux sur lesquels repose le droit public moderne. On cite, il est vrai, deux conventions par lesquelles la compétence dans des cas de ce genre a été réservée au souverain neutre ; mais ces actes remontent au dix-septième siècle ; ils ont été conclus par la Grande-Bretagne, le premier, en 1661 avec l'Espagne, le second, le 11 juillet 1670 (1) avec le Danemark. On lit à l'article 3 de ce dernier : « Si les sujets de l'un ou l'autre prince osaient contrevenir aux présentes, alors le roi dont les sujets en auront agi ainsi sera obligé de faire procéder contre eux avec toute sévérité comme contre des séditieux et infracteurs de l'alliance. »

Les plaintes et les difficultés auxquelles cette marche a quelquefois donné lieu, ne doivent pas être considérées comme une preuve que le principe en lui-même soit injuste, mais seulement qu'une application abusive en a été faite à des cas particuliers. C'est ce que Rutherforth explique en ces termes dans ses *Institutes of natural law :* « La décision appartient au souverain belligérant, qui seul a le droit de surveiller ses bâtiments de guerre et ses corsaires. Cette décision oblige d'une manière absolue ses sujets, parce qu'il a sur leurs personnes une juridiction complète ; mais elle n'oblige qu'eux ; les autres parties en cause, étant membres

* Cauchy, t. I, pp. 66, 67 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 300 et seq.; Massé, t. I, §§ 406 et seq. ; Pistoye et Duverdy, t. II, tit. 8, ch. I ; Gessner, pp. 357 et seq. ; Heffter, §§ 138, 172 ; Bluntschli, § 842 ; Martens, *Précis*, § 322 ; Klüber, *Droit*, § 296 ; Steck, *Essais*, pp. 82 et seq. ; Fiore, t. II, pp. 521 et seq. ; Hubner, t. II, pte. 1, ch. I, II ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises maritimes*, sect. 6, §§ 251 et seq. ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 365 et seq. ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 109, 110 ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. II, §§ 13 et seq. ; Rutherforth, *Inst.*, b. 2, ch. IX, § 19 ; Halleck, ch. XXXI, § 2 ; Manning, pp. 379 et seq. ; Wildman, v. II, p. 352 ; Bello, pte. 2, cap. V, § 4 ; Pando, pp. 432 et seq. ; Lawrence, *Elem. by Wheaton*, note 201 ; Boeck, *Propriété privée ennemie*, § 331 ; Perels, p. 337 ; Bulmerincq, *Rapport*, pp. 259, 281, 437.

(1) Hertslet, v. I, p. 186 ; Dumont, v. VIII, pte. 1, p. 132.

d'un État différent, ne sont forcées de se soumettre à la sentence du premier qu'autant qu'elle est d'accord avec le droit des gens ou avec les traités particuliers, parce qu'il n'a pas de juridiction sur elles relativement à leurs personnes ou aux choses qui font l'objet de la controverse.

« Après la confirmation du jugement du tribunal inférieur, les réclamants étrangers peuvent s'adresser à leur gouvernement pour obtenir réparation, s'ils se croient lésés ; mais le droit des gens ne leur accorde de réparation qu'autant qu'ils ont été réellement lésés. Quand la chose est poussée à ce point, les deux États deviennent parties dans la controverse, et comme le droit naturel, qu'il s'applique aux individus ou aux sociétés civiles, a horreur de l'emploi de la force tant qu'il n'est pas devenu indispensable, le gouvernement de l'État neutre, avant d'en venir à une guerre ouverte ou à des représailles, doit s'adresser au gouvernement de l'autre État pour se convaincre qu'il a été bien informé, et en même temps pour aviser aux moyens de régler la controverse par un accord amiable *. »

§ 3038. La théorie qui exclut toute autre juridiction que celle des tribunaux du capteur pour décider de la validité des prises faites en temps de guerre sous l'autorité de son gouvernement admet toutefois deux exceptions : 1° lorsque la capture a été faite dans les limites d'un territoire neutre ; 2° lorsqu'elle a été opérée par des bâtiments de guerre armés en pays neutre. Dans ces deux cas, les tribunaux de l'État neutre ont qualité et juridiction pour statuer sur la validité des captures et affirmer la neutralité de leur gouvernement en ordonnant, s'il y a lieu, la restitution à qui de droit de la propriété saisie. Ces exceptions ont même été étendues par les règlements administratifs de certains États à la restitution illimitée et sans réserve des propriétés injustement capturées au préjudice de leurs sujets et fortuitement amenées dans leurs ports **.

Dérogation au principe général.

* Gessner, pp. 358, 359 ; Pœhls, pp. 1226, 1227 ; Busch, ch. VI, § 6 ; Rutherforth, *Inst.*, b. 2, ch. IX, § 19 ; Manning, pp. 379, 380 ; Diaz Covarrubias, *Bluntschli*, § 860 ; Bulmerincq, *Rapport*, pp. 311, 323.

** Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 327, 328 ; Massé, t. I, § 410 ; Pistoye et Duverdy, t. II, p. 185 ; Gessner, pp. 368, 369 ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. II, § 14 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 372 ; Halleck, ch. XXXI, § 3 ; Merlin, *Répertoire*, v. *Prises*, § 7, art. 1, n° 3 ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 6, art. 1, §§ 252 et seq. ; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. VIII ; Loccenius, *De jure*, lib. II, cap. IV, § 6 ; Azuni, t. I, ch. II, art. 7, t. II, ch. IV, art. 3, § 12 ; Galiani, cap. IX, § 8 ; Heffter, § 172 ; Pando, p. 471 ; Manning, pp. 385, 386 ; Wheaton, *Reports*, v. IV, p. 298 ; v. VII, p. 283 ; Bulmerincq, *Rapport*, pp. 259, 311 ; Perels, p. 345 ; Boeck, *Propriété privée*, pp. 356, 357.

Jurisprudence nord-américaine.

§ 3039. La Cour suprême des États-Unis a fait sur cette matière une remarquable déclaration de principe. « Une nation neutre, a-t-elle dit, qui a le sentiment de ses devoirs, ne s'interpose point entre des belligérants de manière à les entraver dans l'exercice de leur droit incontestable de juger par l'entremise de leurs propres tribunaux la validité de toutes les captures opérées en vertu des commissions respectivement délivrées par eux, et de décider toutes les questions de droit relatives aux prises qui peuvent surgir dans le cours d'une telle discussion. Mais on ne manque pas à cette obligation dans le cas où un navire capturé est amené ou vient volontairement *intrà præsidia ;* la nation neutre pousse son enquête jusqu'à rechercher si une atteinte a été portée à sa neutralité par le bâtiment qui a opéré la capture. Tant qu'une nation n'intervient pas dans la guerre, mais qu'elle observe une parfaite impartialité entre les deux parties, c'est son devoir comme son droit — du reste sa sûreté, sa bonne foi et son honneur l'exigent — de veiller à ce qu'on n'usurpe pas sa neutralité dans un but hostile contre l'un ou l'autre de ces belligérants... On doit supposer que tous les belligérants ont un égal intérêt à l'accomplissement de ce devoir ; et l'oubli ou la négligence de le remplir exposerait inévitablement une nation neutre à une accusation de manque de sincérité, ainsi qu'au mécontentement et aux justes plaintes du belligérant aux sujets duquel dans ces circonstances leur propriété ne serait pas restituée. »

Cas du navire espagnol *La Amistad de Rues* et du corsaire vénézuélien *La Guerrière*.

§ 3040. Les principes sur lesquels se fonde cette doctrine sont clairement exposés par le juge Story dans une décision rendue au nom de la Cour suprême des États-Unis.

Pendant la guerre de l'Espagne contre ses colonies de l'Amérique du Sud, un navire espagnol, la *Amistad de Rues*, pris en haute mer par un corsaire vénézuélien, la *Guerrière*, avait été amené dans le port de la Nouvelle-Orléans. Les propriétaires du navire espagnol provoquèrent une enquête, par laquelle il fut établi que le corsaire était venu, pendant sa croisière et avant la capture, renforcer son équipage aux Etats-Unis en violation de la neutralité de ce pays ; la Cour de district de la Nouvelle-Orléans ordonna la restitution du navire et le paiement de dommages par le capteur.

Observations du juge Story.

Sur appel la Cour suprême des Etats-Unis cassa la décision de la Cour de district relative à ces dommages. En rendant son jugement, le juge Story développa les observations suivantes :

« La doctrine affirmée jusqu'à présent par la Cour est que toutes

les fois qu'une capture est faite par un belligérant en violation de notre neutralité, si la prise est amenée volontairement dans notre juridiction, elle doit être restituée à ses propriétaires. Cette pratique est basée sur le droit général des gens, et la doctrine en est pleinement reconnue par l'acte du congrès de 1794. Mais la Cour n'a jamais entendu étendre sa juridiction aux cas de violation de la neutralité au delà du pouvoir de décréter la restitution de la propriété spécifique, avec frais et dépens pendant la durée des procédures judiciaires.

« Or nous sommes requis d'accorder des dommages généraux pour pillage, et si les circonstances particulières d'un cas le demandent par la suite, nous pouvons être requis d'infliger des dommages exemplaires dans la même étendue que dans des cas ordinaires de préjudices maritimes. Nous répudions entièrement tout droit à infliger ces dommages, et nous considérons qu'il ne fait pas partie des devoirs d'une nation neutre de s'interposer, sur la seule base du droit des gens, pour régler tous les droits et les torts qui peuvent provenir d'une capture entre belligérants. Rigoureusement parlant, il n'existe rien de semblable à des préjudices maritimes entre ennemis. Chacun a le droit incontestable d'exercer tous les droits de la guerre contre l'autre ; et l'on ne peut faire un sujet de plainte judiciaire de ce que ces droits soient exercés avec rigueur, lors même que les parties outrepassent les règles que les lois usitées de la guerre justifient. Du moins ces droits n'ont jamais été soumis à la compétence des tribunaux de prises des nations neutres. Les capteurs sont justiciables exclusivement de leur gouvernement pour tous excès ou toute irrégularité dans leur conduite, et une nation neutre ne doit intervenir que pour empêcher les capteurs d'obtenir des avantages injustes par une violation de sa juridiction neutre. Une nation neutre peut en effet infliger des pénalités pécuniaires ou autres aux parties pour une pareille violation ; mais elle le fait ouvertement pour défendre ses propres droits, et non par voie de réparation en faveur du navire capturé.

« Quand une nation neutre est requise par l'un des belligérants d'agir en pareil cas, tout ce que la justice semble exiger, c'est qu'elle exécute loyalement ses propres lois et ne donne pas asile à la propriété injustement capturée. Elle est donc tenue de restituer la propriété, si elle se trouve dans ses ports ; mais à part cela elle n'est pas obligée de s'interposer entre les belligérants. En effet, s'il en était autrement, il n'y aurait pas de fin aux difficultés

et aux embarras des tribunaux de prises neutres. Ils seraient forcés de se prononcer sous toute espèce de formes sur les transgressions maritimes *in rem* et *in personam* entre belligérants, sans avoir les moyens suffisants de constater les faits réels ou de contraindre les témoins à comparaître ; ainsi ils feraient rentrer dans leur juridiction presque tous les incidents de prise. Une semblable ligne de conduite ferait naître nécessairement des irritations et des animosités, et entraînerait bientôt les nations neutres dans toutes les controverses et les hostilités des parties en lutte. Des considérations politiques viennent donc en aide à ce que nous regardons comme le droit des gens à ce sujet*. »

Opinion des publicistes : § 3041. La plupart des publicistes sont d'accord pour ne reconnaître comme compétents en matière de prises que les tribunaux du pays des capteurs ; cependant, plusieurs ne le font pas sans réserves ni restrictions. Afin de mieux élucider les nombreuses et délicates questions internationales qui peuvent surgir de l'application de ce principe de compétence, il nous paraît nécessaire d'entrer encore ici dans quelques développements sur le point de droit que nous examinons.

Lampredi. Etant posée l'éventualité de la saisie d'un navire neutre par un belligérant pour infraction aux devoirs de la neutralité, Lampredi, se fondant sur ce que ces infractions retombent sous l'empire du droit de nature, admet que le navire coupable doit être jugé par le tribunal des prises du capteur.

Galiani. Galiani soutient, au contraire, que le souverain neutre doit seul être compétent pour juger les prises neutres.

Cauchy. Cauchy fait découler la compétence de l'Etat du capteur relativement à l'ennemi du droit de la guerre, « qui oblige les vaincus à subir la juridiction du vainqueur » ; et il étend l'exercice de ce droit, partant la même compétence, aux neutres qui notamment transportent de la contrebande de guerre ou tentent de violer un blocus, parce qu'alors ils commettent des actes hostiles, qui les font rentrer dans la catégorie des ennemis.

Hautefeuille. C'est aussi l'opinion de Hautefeuille. Pour lui, le sujet neutre qui a manqué à ses devoirs en créant une cause légitime de capture s'est de fait isolé de sa nation et par là volontairement rangé dans la classe des belligérants ; le considérant dès lors comme devant être abandonné par son gouvernement et assimilé à l'ennemi, il soutient que le coupable ne saurait être jugé que par

* Halleck, ch. XXXI, § 3 ; Twiss, *War*, § 235.

les tribunaux du peuple entre les mains duquel il est tombé et auquel il a implicitement fait la guerre en favorisant son adversaire.

« La compétence des tribunaux belligérants, dit-il, pour juger les navires neutres saisis et conduits dans les ports du saisissant s'appuie donc principalement sur la non-solidarité des souverains neutres avec leurs sujets coupables de violation de leurs devoirs, sur le caractère hostile que l'infraction imprime à celui qui la commet, et sur l'espèce d'abandon fait par la nation du coupable, dont elle ne veut pas soutenir la conduite. Elle s'étend à tous les citoyens neutres coupables d'avoir violé les devoirs imposés par la loi primitive, par la loi secondaire, c'est-à-dire par les règles qu'ont posées les traités et adoptées toutes les nations, enfin par la loi spéciale aux deux nations intéressées, par les traités existant entre elles et encore en vigueur. Mais elle est limitée ; elle s'arrête aux actes de violation des lois ayant un caractère international non contesté ; elle ne peut jamais s'étendre à des infractions autres, parce qu'alors les bases sur lesquelles elle repose n'existent plus. »

Selon Massé, « il ne saurait y avoir d'autres juges de la validité des prises que l'Etat ou le souverain du capteur lui-même, qui seul peut prononcer sur la légitimité ou la convenance des actes hostiles commis par ses délégués. » Massé.

Les auteurs anglais et américains admettent pareillement la compétence de l'Etat du capteur : tel est l'avis de Manning, de Wildman, de Burge et de Phillimore ; ce dernier, comme nous l'avons fait observer, étend même cette compétence aux tribunaux de prises des gouvernements alliés des belligérants : opinion fort contestable, à laquelle le jurisconsulte américain Kent apporte la rectification suivante : Manning. Wildman. Burge. Phillimore.

« La question de savoir si la prise est légale ou non, dit-il, appartient exclusivement aux tribunaux du pays du capteur. Le tribunal du capteur peut siéger sur le territoire de son allié ; mais c'est une règle incontestée que le tribunal des prises d'un allié ne peut pas condamner et qu'aucun tribunal des prises ne peut légalement fonctionner dans un pays neutre. » Kent.

Wheaton, bien qu'admettant la compétence actuelle des tribunaux de prises, la considère comme illégitime à l'égard des neutres ; mais il voit une garantie contre les actes de violence et de partialité qu'ils pourraient commettre dans la responsabilité dont le gouvernement du capteur couvre ses tribunaux ; il ne peut Wheaton.

cependant s'empêcher de faire remarquer que ces tribunaux n'ont pas toujours indemnisé les propriétaires condamnés arbitrairement par eux.

Twiss. Ces scrupules paraissent partagés par le publiciste anglais Sir Travers Twiss, lorsqu'il dit : « S'il faut reconnaître que les formes judiciaires offrent aux neutres *prima facie* une meilleure garantie que leur propriété ne sera confisquée qu'autant qu'ils auront manifestement violé le droit des gens, ces mêmes formes judiciaires peuvent servir à violer l'exercice oppressif du droit de belligérant, si les juges ne comprennent pas le danger de laisser la méthode de leur droit municipal s'insinuer dans l'enquête sur un sujet qui n'est pas régi par les lois locales. »

Fiore. Le publiciste italien Fiore fait aussi des réserves : il reconnaît que dans le cas où le navire capturé est conduit dans un port du belligérant au nom duquel la saisie a été opérée, il doit être jugé par le tribunal que le belligérant a établi ; mais si le capturé se croit lésé, il doit s'adresser à son gouvernement, qui a l'obligation de le défendre. D'où il s'ensuit que le souverain du capteur n'a de juridiction ni sur le navire du capturé ni sur l'équipage, mais bien sur ses propres délégués, dont il a le droit d'examiner et de juger la conduite.

rantoni. Le professeur Pierantoni pousse cette conclusion encore plus loin : dans un mémorandum concernant un différend survenu en 1858 entre la Sardaigne et le roi de Naples à l'occasion de l'expédition Safri, il dit : « La juridiction du souverain qui commissionne des croiseurs, reconnue par le droit des gens, est acquise par la force ; mais elle ne saurait être en aucun cas considérée comme une juridiction complète. »

Les publicistes allemands ne sont pas d'accord entre eux sur la question de compétence.

Kaltenborn. Si Kaltenborn admet comme juste la pratique ordinaire d'après

Heffter. laquelle le belligérant exerce la juridiction, Heffter, par contre, tient cette juridiction pour suspecte et imparfaite, n'étant à l'abri de contestation que lorsqu'elle est consacrée par des traités formels ; autrement la déclaration de prise, selon lui, est au fond une mesure essentiellement politique, en faveur de laquelle ou pourrait légalement invoquer tout au plus l'analogie du *forum arresti sive deprehensionis* (le tribunal du lieu de l'arrestation ou de la prise), bien entendu dans les cas seulement où le neutre a violé réellement ses devoirs envers le belligérant. Enfin il conteste la valeur des jugements rendus par les tribunaux de prises, auxquels il n'accorde

l'autorité de la chose jugée que dans le territoire où ils sont rendus, et que les juges étrangers ne sont aucunement tenus de respecter.

Martens regarde pareillement comme une affaire d'usage et de traités plutôt que de droit absolu et de saine justice l'attribution de la juridiction dans les disputes qui s'élèvent à l'égard des prises entre le capteur et les réclamants au seul souverain du capteur, lors même que celui-ci se serait vu forcé de conduire sa prise dans le port d'une tierce puissance; aussi constate-t-il que les procédures et les décisions de ces tribunaux offrent un vaste champ de plaintes aux puissances neutres. Martens.

Klüber, posant en principe qu'en vertu de leur indépendance politique les États ne reconnaissent aucun juge commun et aucun d'eux surtout la juridiction de l'autre sur les siens, déduit de là que d'après le droit des gens naturel aucun tribunal n'est compétent dans les causes de prises, si le navire a été arrêté en pleine mer. Klüber.

Nau désapprouve que l'État du capteur ou celui du capturé ait le droit exclusif de la juridiction; alors Oppenheim voudrait qu'à côté du tribunal des prises du belligérant on établît un tribunal neutre, par la raison, invoquée par Klüber, qu'un État ne soumet jamais ses actes à la juridiction d'un autre. Posée sur un semblable terrain, la question nous paraît assez difficile à trancher; car il peut arriver qu'un gouvernement condamne ce qu'un autre trouve licite, et dans ces conditions il devient impossible de s'arrêter à aucune solution nette, précise et générale. Nau. Oppenheim.

Boeck est d'avis que c'est le tribunal du capteur seul qui est compétent pour trancher la question de la validité des prises, même lorsque la prise est amenée dans un port neutre, ou qu'elle a été opérée dans les eaux territoriales. Il n'admet d'autre exception que le droit, pour le neutre, de constater si le capteur est un pirate. Boeck.

Selon Perels, la seule question de la compétence du neutre, est l'examen du point de savoir si la capture a été réellement faite sur son territoire maritime; il ne lui appartient pas de juger, pour le reste, la validité de la prise. Perels.

§ 3042. Lorsque celui qui a fait une prise la conduit dans un port neutre, il faut distinguer si ce port appartient au souverain du navire capturé ou à un État tiers. Dans ce dernier cas, la question ne peut soulever de doute, et peu d'auteurs ont essayé de défendre la compétence judiciaire d'un État dont le navire capturé ne porte pas le pavillon. Azuni, qui est de ce nombre, n'invoque à l'appui Prise conduite dans un port neutre. Azuni.

de son opinion que deux traités conclus en 1787 par la Russie, l'un avec la France le 11 janvier (1), l'autre avec les Deux-Siciles le 17 janvier (2), et qui contiennent tous les deux une disposition dans le sens dont il s'agit. A nos yeux, ce sont là des exceptions que des circonstances de temps et de lieu peuvent expliquer, mais qui ne suffisent pas pour fonder et légitimer une nouvelle pratique internationale. La France, l'Angleterre et les États-Unis ont invariablement reconnu en cette matière la compétence des tribunaux du capteur. La jurisprudence espagnole ne s'est écartée de cette règle que dans le cas où la moitié au moins du chargement appartient à des sujets de l'Espagne ; alors, dit le règlement du 14 juin 1797, les prises neutres amenées par le capteur dans un port espagnol seront jugées par les tribunaux espagnols.

L'auteur italien que nous venons de citer affirme que la compétence du souverain neutre est la conséquence immédiate des principes généraux du droit ; il s'efforce de justifier son assertion en prétendant que de nombreux traités ont stipulé que le souverain du capteur doit être saisi du jugement des prises conduites dans un port neutre étranger, et il en conclut que la compétence du tribunal neutre est de droit commun international. Cet argument se réfute de lui-même ; car envisager les choses ainsi conduit à la conséquence absurde que toutes les dispositions contenues dans un traité, telles par exemple que les prohibitions relatives à la contrebande et au blocus, sont contraires au droit commun.

Prise conduite dans un port de l'État du capturé.

§ 3043. La question n'est pas aussi facile à résoudre lorsqu'il s'agit d'une prise conduite dans un port de la nation dont le navire capturé porte le pavillon. Les opinions sont essentiellement divisées sur ce point : les uns accordent la compétence aux tribunaux du capteur, les autres à ceux du capturé. Au nombre de ces derniers on compte Meno Pœhls, Kaltenborn, Martens, Jouffroy, Hautefeuille, Ortolan et Massé.

Meno Pœhls.

Meno Pœhls accorde la compétence au souverain au nom duquel se fait la prise ; mais dans le cas où le capteur conduit sa prise dans un port appartenant à la nation sur laquelle il l'a faite, c'est au souverain de cette nation à prononcer le jugement.

Jouffroy.

Voici les raisons que Jouffroy développe à l'appui de cette opi-

(1) De Clercq, t. I, p. 171 ; Martens, 1re édit., t. III, p. 1 ; 2e édit., t. IV, p. 196.
(2) Martens, 1re édit., t. III, p. 36 ; 2e édit., t. IV, p. 229.

nion : « Rien n'empêche le souverain neutre, ce me semble, de prendre connaissance du fait. Le corps du délit est sur son territoire ; l'accusé s'y trouve également ; il est de plus son sujet. Le gouvernement peut donc évoquer cette cause, obliger le croiseur à intenter son procès par-devant les tribunaux ordinaires, sinon instruire la cause d'office et prononcer. »

Hautefeuille modifie quelque peu cette doctrine, en ce sens que lorsque le navire neutre saisi a été conduit dans un port soumis à son propre souverain, celui-ci, ayant à la fois autorité sur le port et sur le navire, a le droit évident d'examiner les causes de la saisie et de statuer sur le sort de ses propres sujets sur le sol de ses États. S'il les trouve innocents, il doit leur rendre la liberté et la pleine disposition de leurs biens ; si, au contraire, ils ont commis une infraction aux lois internationales, son devoir est de les abandonner à celui qu'ils ont offensé et de leur refuser la protection dont ils se sont rendus indignes par leur conduite. » Hautefeuille.

C'est aussi l'opinion d'Ortolan. « L'État neutre, dit-il, n'exerce pas en cela une véritable juridiction des prises ; il ne prétend pas s'ériger en juge entre les belligérants et décider si leurs actes, quant à ce qui les concerne respectivement, sont légitimes ou illégitimes. Une violation de sa propre autorité, une lésion de ses propres intérêts qu'il juge illégale a eu lieu ; les circonstances mettent en son pouvoir le moyen de se faire justice, et il le fait, toujours d'après le même principe que, n'ayant pas de juge supérieur dont il soit forcé de reconnaître le pouvoir, il est autorisé à maintenir et à apprécier lui-même son droit. » Ortolan.

Les auteurs anglais et américains en général ne partagent pas ces idées, non plus que Pistoye et Duverdy, qui sont d'avis que « la puissance neutre ne peut pas, parce qu'elle donne asile au capteur et au capturé qui est sien, usurper le droit de juger de la validité de la prise, ce droit appartenant exclusivement en vertu du droit de guerre au gouvernement au nom duquel la capture a été faite. » La puissance neutre peut demander une compensation pour l'asile donné, tout au plus exiger la relaxation du navire, mais non la juridiction en matière de prises. » Pistoye et Duverdy.

C'est dans ce sens qu'ils expliquent et légitiment l'ordonnance française de 1681, et leur opinion est appuyée par Phillimore. Wheaton objecte que cette condition ne peut être sous-entendue ; qu'elle n'est pas impliquée dans une simple permission générale d'entrer dans les ports neutres ; qu'il faut que l'autorité dont elle émane la fasse connaître chaque fois qu'elle donne asile : ce qu'elle peut ac- Phillimore. Wheaton.

[illegible] refuser à son gré, pourvu qu'elle le fasse d'une manière [illegible] à tous les belligérants.

[illegible] Perels, « l'État neutre n'a le droit d'évoquer les affaires [illegible] devant les juridictions établies par lui que dans les cas où [illegible] du droit de capture par le belligérant a porté atteinte aux [prér]ogatives de sa souveraineté. La seule question de sa compétence est l'examen du point de savoir si la capture a été réellement faite sur son territoire maritime : il ne lui appartient pas de juger pour le reste la légalité de la prise *. »

§ 3044. En résumé et d'après les diverses idées émises sur cette matière, il demeure établi pour nous que le souverain du capteur a le droit de résoudre le différend dans tous les cas où la prise a lieu en pleine mer, pourvu qu'elle ait été faite par un navire dûment autorisé et sans préjudice pour les personnes qui sont restées étrangères aux hostilités ; si, au contraire, la capture s'est faite dans les eaux d'une puissance neutre, celle-ci, dont la souveraineté est ainsi violée, a le droit d'exiger l'abandon de la prise.

Caractère spécial des tribunaux de prises.

§ 3045. Il existe une différence très notable entre les tribunaux ordinaires appelés à procéder conformément aux lois civiles ou criminelles de l'Etat qui les a institués, et les tribunaux ou Cours de prises établis par l'autorité souveraine pour appliquer les règles du droit des gens à la fois aux étrangers et aux nationaux.

Opinion des publicistes : Wheaton.

§ 3046. « Les tribunaux civils ordinaires, dit Wheaton, acquièrent la juridiction sur la personne ou la propriété d'un étranger par son consentement *exprès*, s'il intente volontairement une poursuite, ou implicite, s'il transporte par le fait sa personne ou sa propriété sur le territoire. Mais quand les Cours de prises exercent leur juridic-

* Gessner, pp. 364 et seq. ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, p. 306 ; Lampredi, *Du commerce des peuples neutres en temps de guerre ;* Galiani, *Des devoirs des princes neutres ;* Azuni, t. II, ch. IV, art. 3, § 8 ; Jouffroy, p. 296 ; Kaltenborn, t. II, p. 489 ; Martens, *Essai*, § 36 ; Vergé, *Précis*, t. II, § 322 ; Massé, t. I, § 411 ; Ortolan, *Règles*, t. II, p. 307 ; Pistoye et Duverdy, t. II, p. 186 ; Cauchy, *Droit marit. int.*, t. II, p. 65 ; Phillimore, *Com.*, § 377 ; t. III, pp. 572-579 ; Manning, *Droit des nations*, p. 473 ; Wildman, *Instituts de droit international*, t. II, p. 352 ; Burge, *ibid.*, p. 180 ; Twiss, *War*, p. 344 ; *Discours à l'Association pour la réforme du droit des gens*, Anvers, 1877 ; Meno Pœhls, *Droit maritime*, t. IV, p. 1220 ; Oppenheim, *Droit des gens*, p. 268 ; Nau, *Principes du droit maritime international ;* Klüber, *Droit des gens européen*, § 296 ; Fiore, *Nouv. droit int. public*, t. II, p. 525 ; Heffter, § 172 ; Bulmerincq, *Revue de droit int.*, t. XI, 1879, p. 167 ; Wheaton, *Elém.*, ptc. 4, ch. II, § 14 ; Kent, *Droit int.*, p. 274 ; Boeck, *Propriété privée ennemie*, § 357 ; Perels, p. 338.

tion sur des navires capturés en mer, la propriété des étrangers est amenée de force dans le territoire de l'Etat qui a constitué ces tribunaux. Suivant le droit naturel, les tribunaux du pays de celui qui a fait la capture ne sont pas plus les juges directs exclusifs des captures de guerre faites en pleine mer sous le pavillon neutre que ne le sont les tribunaux du pays neutre. L'égalité des nations semblerait en principe défendre l'exercice d'une juridiction ainsi acquise par force et par violence et administrée par des tribunaux qui ne peuvent être impartiaux entre les parties en cause, parce qu'ils sont créés par le souverain de l'une pour juger l'autre ; telle est cependant la constitution actuelle des tribunaux investis par le droit positif international de la juridiction exclusive des prises capturées en guerre. »

De la distinction établie entre les deux classes de tribunaux il découle comme conséquence naturelle qu'aucun tribunal ne possède de compétence en matière de prises qu'autant qu'une décision formelle de l'autorité souveraine de la nation à laquelle il appartient l'a érigé en Cour ou conseil de prises. Quant à l'organisation de ce tribunal et à la manière d'exercer sa juridiction, elles dépendent du droit public interne et des lois particulières de chaque nation.

La nécessité de confier à des tribunaux spéciaux le jugement des prises se fonde, suivant Dana, sur ce que le plus grand nombre des captures faites en temps de guerre appartient aux neutres, et que les questions touchant à la relaxation aussi bien qu'à la confiscation des navires étrangers ou de leurs cargaisons soulèvent des conflits et des doutes qui ne trouvent pas toujours leur solution dans les règles du droit civil. On peut dire enfin que l'origine de ces tribunaux repose sur la responsabilité que les actes de ses croiseurs imposent au belligérant à l'égard des neutres, et qui implique forcément le droit de s'enquérir si la prise est légitime ou non. C'est à l'aide de ce raisonnement que Dana résout le problème que Wheaton s'était borné à poser. Dana.

Plusieurs publicistes persistent à considérer les tribunaux de prises comme de simples commissions administratives appelées à prononcer en conséquence, mais n'ayant point, à proprement parler, à exercer une juridiction.

« Le tribunal des prises, dit Klüber, doit être considéré comme une commission spéciale du gouvernement. Il ne forme pas partie intégrante de l'organisation judiciaire. C'est une institution juridico-politique, une autorité spéciale, un tribunal exceptionnel, qui a Klüber.

pour mission de juger entre nationaux et étrangers par voie administrative de la validité des prises. Il n'est donc pas tenu aux formalités des tribunaux ordinaires. »

Oppenheim. Oppenheim est également d'avis qu'un tribunal de prises n'est pas un véritable tribunal; ses décisions ne sont pas des sentences de juges obligatoires pour chaque partie ; elles n'obligent juridiquement que le capteur, qui y est soumis en sa qualité de sujet de l'Etat et qui n'est responsable de ses actes qu'envers son souverain. A l'égard du navire capturé, la prise et le jugement doivent être considérés comme des actes politiques contre lesquels, si l'on trouve la sentence injuste et illégale, il n'y a pas d'appel ; mais la partie lésée peut recourir à la rétorsion et aux représailles.

« A la rigueur, le tribunal de prises n'est donc qu'une institution politique, une commission spéciale à la fois politique et judiciaire, avec des influences internationales, semblable d'ailleurs aux autres actes de la guerre, qui influent sur plus d'Etats qu'il n'y en a de belligérants. Les tribunaux de prises (improprement appelés tribunaux) sont en réalité des institutions juridiques de droit international, contre lesquelles le dernier recours est la force. »

Meno Pœhls. Pour démontrer que les tribunaux de prises ne sont pas des tribunaux à proprement parler, mais des commissions spéciales instituées dans un but spécial, Meno Pœhls fait ressortir qu'elles n'ont de durée que celle de la guerre, et que parfois, au lieu de les créer, on confie à un tribunal déjà existant la connaissance des causes de prises.

« Il est indubitable, ajoute-t-il, que si l'on accorde aux puissances belligérantes la connaissance des affaires de prises, c'est aussi à elles qu'il appartient de fixer le genre de procédure ; qu'il est tout à fait indifférent en quelle forme se fait l'instruction ; et si c'est par la voie juridique, ce n'est là qu'une forme qui facilite l'instruction et qui, en permettant au capteur de se justifier, empêche des injustices. »

Hautefeuille. Hautefeuille refuse le nom de juridiction à l'autorité du tribunal des prises, parce que ce tribunal, selon lui, ne peut prononcer contre le neutre des peines personnelles, et qu'il doit se borner à statuer sur un fait et empêcher ce fait qui est nuisible et contraire aux devoirs naturels.

Gessner. Gessner soutient, au contraire, que le tribunal de prises, est appelé à punir le neutre, sinon dans sa personne, au moins dans sa propriété ; dès lors la manière de voir de Hautefeuille est sans fondement.

Selon Pistoye, il y a dans les questions de prises neutres deux faces à considérer : une face politique et une face juridique. On peut mettre en question l'opportunité de la prise, dont le ministre seul est juge. Si la réponse à cette question est négative, le relâchement s'effectuera sans sentence judiciaire. Dans le cas contraire, l'affaire entre dans la période juridique. Pistoye.

« Les prises maritimes, dit-il, soulèvent deux questions distinctes : l'une politique et gouvernementale, l'autre purement contentieuse..... Le droit de l'équipage capteur, bâtiment de la marine royale ou corsaire, ne naît qu'au moment où le gouvernement a retenu la prise et où elle a été déclarée valable ; jusque-là l'Etat, souverain arbitre du droit de paix et de guerre, conserve toute liberté pour la restitution d'une prise, qu'il peut juger injuste ou impolitique... Il ne reste donc pas de motif réel de refuser la garantie d'une juridiction propre à cette matière, dont le caractère contentieux ne peut être méconnu, et où les droits privés ont d'autant plus besoin de protection qu'ils luttent d'ordinaire contre l'empire de la force..... Les tribunaux de prises sont donc des tribunaux dans toute la force du terme ; mais ce sont des tribunaux internationaux. »

Le célèbre juge des prises anglais Lord Stowell dit : « Le tribunal des prises est un tribunal international, siégeant sous l'autorité du roi de la Grande-Bretagne. » Lord Stowell.

Dans cet ordre d'idées, Sheldon Amos détermine ainsi le caractère des tribunaux de prises : Sheldon Amos.

« Un publiciste américain a qualifié le tribunal des prises de tribunal d'enquête. Ce n'est pas essentiellement ou primordialement un tribunal ayant pour mission de constater les droits et les devoirs des parties, c'est-à-dire les droits et les devoirs des belligérants et des neutres par rapport les uns aux autres ; mais c'est un tribunal désigné pour vérifier si les capteurs se sont conformés au droit international. »

Suivant Boeck, les tribunaux des prises sont des Cours spéciales, car les causes qu'ils ont à juger exigent des connaissances spéciales, les juges les mieux qualifiés pour y siéger, sont ceux qui sont versés dans la connaissance du droit international maritime. Les tribunaux des prises doivent être exclusivement composés de jurisconsultes. Enfin ce sont des tribunaux internationaux non point par leur composition, mais leur mission. Boeck.

En principe, dit Perels, chaque puissance belligérante est seule Perels.

compétente, pour juger, par l'organe de ses tribunaux, de la légalité des prises faites par des croiseurs ou des corsaires.

Il ne s'est rencontré jusqu'à présent aucun Etat qui ait cru pouvoir, sans abdiquer sa souveraineté et son indépendance, remettre à des tribunaux affranchis de son contrôle et de son autorité, le droit de juger la conduite de ses propres agents.

Bulmerincq. Bulmerincq limite aux deux points suivants, qui ont surtout une importance internationale, la tâche du tribunal de prises : 1° le jugement de la question préliminaire de la légalité de la prise ou de la saisie opérée ; 2° la détermination de la propriété de la prise ou de la chose saisie. Mais le tribunal de prises n'a pas de juridiction criminelle : il n'a ni Code pénal ni procédure criminelle.

La procédure jusqu'ici administrative ou judiciaire doit être exclusivement judiciaire, puisqu'il s'agit de questions de droit *.

Mode pour constituer les tribunaux de prises. En Angleterre. § 3047. En Angleterre depuis 1740, la compétence en matière de prises est déléguée, au commencement et pour la durée de chaque guerre, à la Cour d'amirauté par un mandat spécial revêtu du grand sceau royal.

Les avocats qui plaident devant les Cours de prises constituent une classe distincte de la corporation des avocats admis à la barre des tribunaux civils et des Cours d'équité. Ils forment un collège particulier, dans lequel se recrutent les principaux conseillers de la Couronne pour les questions de droit international.

Les appels des jugements de la Cour d'amirauté sont portés devant une *commission judiciaire* composée des jurisconsultes les plus éminents du Royaume-Uni, qui font en même temps partie du conseil privé de la Couronne. Les décisions de cette seconde Cour sont définitives **.

En France. § 3048. En France, les plus anciennes ordonnances attribuaient

* Wheaton, *Élém.*, pte. 4. ch. II, § 16; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 186; Kent, *Com.*, v. I, pp. 109, 110; Halleck, ch. XXXI, § 6 ; Fiore, t. II, pp. 527, 528 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 346-348 ; Massé, t. I, § 414 ; Pistoye et Duverdy, t. II, pp. 140-193 ; Gessner, pp. 370 et seq.: Phillimore, *Com.*, v. VII, §§ 437-439 ; Twiss, *War*, § 169 ; Wildman, v. II, pp. 359, 360 ; Oppenheim, *Droit des gens*, p. 368 ; Klüber, § 295 ; Meno Pœhls, *Droit maritime ;* Sheldon Amos, p. 98 ; Bulmerincq, *Revue de droit intern.*, t. XI, 1879, pp. 212, 353 ; Boeck, *Propriété privée*, § 336 ; Bulmerincq, *Rapport*, p. 220.

** Phillimore, *Com.*, v. III, § 439 ; Wildman, v. II, pp. 359 et seq.; Twiss, *War*, § 169 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 377 ; Gessner, p. 370 ; Halleck, ch. XXXI, § 7 ; Massé, t. I, § 414 ; Steck, *Essais*, p. 89 ; Bulmerincq, *Rapport*, p. 266 ; Perels, p. 337 ; Boeck, § 338.

le jugement des prises aux officiers de l'amirauté, qui jugeaient en cette manière comme dans les autres affaires de leur ressort au nom de l'amiral, sauf, ainsi que le spécifie l'article 24 de l'ordonnance de 1400, renvoi devant l'amiral des matières dites de grand prix. Leurs décisions étaient sujettes à l'appel soit à la *Table de marbre* (1), soit au Parlement.

Plus tard, les attributions des amirautés furent limitées aux procédures d'instruction, et le jugement fut réservé à l'amiral en personne (déclaration du 1er février 1650) ; enfin par lettres patentes du 20 décembre 1659 l'amiral se trouva dessaisi au profit d'une commission composée de conseillers d'État et de maîtres des requêtes, établie successivement sous le nom de *Conseil des prises*, *Conseil d'Etat du roi* et *Conseil royal des finances*. Ce dernier conseil, dont la composition et les attributions subirent diverses modifications par les règlements du 9 mars 1695, du 12 mai 1702, du 12 février 1719, du 3 novembre 1733, du 23 avril 1744 et du 19 juillet 1778, fut définitivement supprimé sous la première République, qui transféra sa juridiction aux tribunaux de commerce (loi du 3 brumaire an IV), avec appel devant les tribunaux de département (loi du 8 floréal an IV).

Quatre ans plus tard, un arrêté du gouvernement consulaire, en date du 8 germinal an VIII institua à Paris un conseil des prises et créa dans chaque port de France, des colonies et des pays neutres des tribunaux spéciaux, auxquels fut attribuée une juridiction restreinte et dont un des membres était chargé de faire l'instruction des prises.

A la paix générale, le conseil des prises n'ayant plus qu'une utilité secondaire et momentanée, une ordonnance royale datée du 23 août 1815 lui substitua le comité du contentieux du conseil d'Etat, qui conserva cette attribution sous la monarchie de juillet et sous la seconde République.

Lors de la guerre d'Orient, un décret impérial en date du 18 juillet 1854 rétablit le conseil des prises à titre permanent comme juridiction de première instance et rendit au conseil d'Etat son véritable rôle en cette matière, celui de Cour d'appel. Ce régime subsiste encore ; il a fonctionné sans modification quant aux attri-

(1) Nom donné à trois juridictions qui siégeaient au Palais de Justice de Paris : 1° la Cour établie Maréchaussée de France ; 2° l'Amirauté ; 3° la Réformation générale des eaux et forêts. Ces trois juridictions conservèrent leur nom jusqu'en 1790.

butions de 1859 à 1871, pendant les guerres d'Italie, du Mexique, de Chine et d'Allemagne *.

En Espagne.

§ 3049. En Espagne, une ordonnance du 1er juillet 1779 attribue la juridiction des prises en première instance au ministre de la marine, et en appel au conseil suprême de guerre et de marine **.

En Hollande et en Suède.

§ 3050. La Hollande a depuis longtemps un tribunal d'amirauté spécial pour juger les matières de prises. Il en est de même en Suède ***.

En Danemark.

§ 3051. En Danemark, il est d'usage d'établir pour chaque guerre, dans chaque cercle judiciaire renfermant des ports de mer, un tribunal de prises, dont la sphère d'action ne dépasse pas l'instruction des causes ; le jugement appartient en première instance au tribunal d'amirauté, dont le siège est à Copenhague, et en appel à la Cour suprême d'amirauté ****.

En Prusse.

§ 3052. Jusqu'à la guerre des duchés de l'Elbe, il n'existait point en Prusse de tribunaux de ce genre. Ce n'est qu'à cette époque, par règlement du 20 juin 1854, que l'on créa à Berlin un conseil des prises, composé d'un président, de six conseillers et d'un procureur général spécial, tous nommés par le roi. Les appels des décisions de ce tribunal devaient être portés à un conseil supérieur présidé par le président ou le vice-président de la Cour suprême, et composé en outre de trois conseillers de cette Cour et d'un directeur du ministère des affaires étrangères et du commerce. Cette juridiction spéciale, étant purement temporaire et n'ayant de raison d'être que pendant la durée des hostilités, est reconstituée à l'ouverture de chaque guerre nouvelle. S'il était nécessaire de créer des tribunaux de prises pour l'Empire allemand, ce serait à l'Empereur d'en prendre l'initiative *****.

Aux Etats-Unis.

§ 3053. La constitution des Etats-Unis d'Amérique étend le pouvoir des tribunaux ordinaires à toutes les affaires maritimes.

« Il est évident, dit Story, que la connaissance de toutes les

* Massé, t. I, § 414; Pistoye et Duverdy, t. II, tit. 8 ; Merlin, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, § 7, art. 2 ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 6, art. 2, §§ 260 et seq.; Phillimore, *Com.*, v. III, § 438; Gessner, pp. 371, 372 ; Valin, *Traité*, p. 220 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, p. 347, note 1.

** Negrin, *Derecho marit. int.*, pp. 183, 184 ; Abreu, *Tratado*, cap. XXIII ; Gessner, p. 372 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 438.

*** Gessner, p. 372 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 438.

**** Gessner, p. 372 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, p. 347, note 1.

***** Gessner, pp. 372, 373; Perels, p. 343.

questions concernant les prises maritimes faites sous l'autorité des Etats-Unis doit appartenir exclusivement aux Cours fédérales de l'Union; s'il en était autrement, comment pourrait-on établir d'une façon satisfaisante ou soutenir avec quelque fondement la légalité des captures? Cette juridiction est comme un accessoire non seulement naturel, mais même nécessaire, de la faculté de faire la guerre et de négocier avec les autres nations. Si l'on agissait différemment, il s'ensuivrait que la paix de toute une nation pourrait être compromise à chaque moment par la conduite répréhensible d'un de ses membres. »

Les Cours de district des Etats-Unis en tant que Cours d'amirauté, sont aussi bien des tribunaux de prises que des tribunaux d'*instance*. Leur juridiction en matière de prises a cependant dans l'origine été sérieusement contestée; on invoquait contre elles que cette juridiction n'était point une branche inhérente à celle dite d'amirauté, mais bien un pouvoir extraordinaire, qui, comme cela a lieu en Angleterre, demandait à être constitué ou créé en vertu d'une délégation *ad hoc* au moment où une guerre éclate. Cette question ayant en 1794 été soumise à la Cour suprême des Etats-Unis, celle-ci décida à l'unanimité « que toute Cour de district des Etats-Unis possède tous les pouvoirs d'un tribunal d'amirauté, qu'on la considère comme tribunal d'*instance* ou comme tribunal de prises. » Cette décision a été confirmée depuis lors dans diverses espèces analogues, et la juridiction revendiquée par les Cours de district a été finalement sanctionnée par la loi du 26 juin 1812 sur les prises.

La Cour suprême a également décidé que ni le président des Etats-Unis ni aucun autre fonctionnaire agissant sous son autorité ne peuvent attribuer juridiction en matière de prises à des Cours ou à des tribunaux dont l'autorité n'émane point de la constitution ou des lois des Etats-Unis. C'est la jurisprudence qui fut appliquée à l'occasion de la nomination comme juge de prises de l'*alcalde* (maire) de Monterey, port du Mexique, occupé militairement par les Etats-Unis comme territoire conquis. Cette nomination faite par le gouvernement de la Californie avait été ratifiée par le président; mais la Cour suprême des Etats-Unis déclara nulle et de nul effet toute sentence rendue par ce juge, attendu qu'un pareil tribunal n'avait pas compétence pour prononcer sur les droits de la confédération et statuer sur des espèces relevant du droit des gens *.

* Kent, *Com.*, v. I, pp. 378 et seq.; Phillimore, *Com.*, v. III, § 437;

Juridiction sur les prises neutres.

§ 3054. Si les auteurs sont généralement d'accord sur l'attribution de la compétence en matière de prises lorsque les captures sont ennemies, et s'ils admettent que dans ce cas le capturé doit être jugé par la nation du capteur, leur opinion cesse d'être unanime lorsqu'il s'agit de la capture de navires neutres. Certains publicistes voudraient voir attribuer la juridiction de ces prises au souverain neutre ; d'autres proposent de traiter ces questions par la voie diplomatique ou de les soumettre à des juridictions mixtes.

Opinion des publicistes : Hübner.

§ 3055. Cette dernière théorie a été défendue pour la première fois pendant la guerre de Sept ans par le jurisconsulte danois Hübner, qui prétendit que toutes les prises neutres devaient être discutées de cour à cour par voie de négociation ; et comme de semblables procédés entraînent nécessairement des lenteurs préjudiciables aux parties intéressées, il suggéra la création d'une Cour mixte ou commission, composée de personnes agréées par les deux puissances, pour décider du sort des prises, non d'après les lois du pays où les prises auraient été amenées, mais bien selon ce qu'il appelle le *code de la raison* et les principes du droit des gens universel, sauf les dérogations consacrées par les traités.

A l'appui de cette théorie Hübner fait observer que la compétence des tribunaux belligérants pour statuer sur des prises neutres n'est pas fondée en droit, d'abord parce que le fait incriminé et la capture elle-même ont eu lieu en pleine mer, hors des limites de la juridiction de la puissance qui s'en arroge le jugement ; ensuite parce qu'un souverain n'a aucune autorité sur les sujets d'un autre, à moins qu'ils ne se soient rendus volontairement sur son territoire. Or les prises neutres, étant amenées de force dans les ports du belligérant, ne peuvent être supposées avoir librement reconnu la juridiction étrangère. Enfin, cette juridiction est contraire à tous les principes, en ce que le belligérant, s'y trouvant personnellement intéressé, devient à la fois juge et partie dans sa propre cause.

Martens. Klüber.

Martens et Klüber se montrent favorables à la proposition de Hübner. « L'Océan étant parfaitement libre, dit Klüber, les puissances belligérantes n'y peuvent exercer aucune domination sur les navires marchands des neutres. Ces navires sont en pleine

Story, *Com.*, b. 2, ch. XXXVIII, § 866 ; Halleck, ch. XXXI, §§ 8, 9 ; Conckling, *Treatise*, p. 135 ; Gessner, p. 372 ; Pœhls, pp. 1228-1230 ; Lawrence, *Elem. by Wheaton*, note 201 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, p. 347 ; note 1 ; Howard, *Reports*, v. XIII, p. 515 ; Bulmerincq, *Rapport*, p. 266.

mer à l'égard de chacune de ces puissances ce que l'Etat neutre est à l'égard de l'Etat belligérant. Or, en vertu de leur indépendance politique, ces Etats ne reconnaissent point de juge commun, et aucun d'eux ne reconnaît surtout la juridiction de l'autre sur les siens. Il résulte de là que, d'après le droit des gens naturel, aucun tribunal n'est compétent dans les causes de prises, si le navire a été arrêté en pleine mer... »

Hautefeuille ne rejette pas l'idée du jurisconsulte danois comme mauvaise; il penche même pour qu'on en tente consciencieusement l'essai; mais le projet d'établir un tribunal mixte lui paraît presque impossible à réaliser, du moins d'une manière efficace : Hautefeuille.

« Je ne parle pas, dit-il, de la difficulté de créer dans chacun des ports des deux belligérants un tribunal pour chaque nation neutre; mais il faut nécessairement que la majorité des juges appartienne à l'une des deux parties, et il semble naturel que le souverain territorial du lieu où siège le tribunal, que le belligérant réclame pour lui ce privilège; dès qu'il existera une majorité, à quelque parti qu'elle appartienne, elle sera toujours disposée à faire pencher la balance de son côté. »

A ces objections, Gessner répond : « Nous accordons à Hautefeuille qu'un pareil tribunal international, pas plus qu'aucun autre tribunal composé d'hommes, ne présente de garanties absolues d'impartialité. Il nous semble toutefois que cette institution serait un progrès sur l'organisation employée jusqu'ici. Il va sans dire que la création proposée ne peut s'opérer que par une entente entre les parties intéressées... Nous aimons à penser que les souverains, qui en 1856 se sont rendus au congrès de Paris pour abolir la course et rétablir le principe que le pavillon couvre la marchandise, ne tarderont pas à s'entendre également pour instituer des tribunaux dont la composition internationale présentera plus de garanties d'impartialité que les tribunaux actuels..... » Quant à la difficulté que Hautefeuille entrevoit pour la création de tribunaux internationaux dans la nécessité d'en établir un dans chacun des ports des belligérants, Gessner pense que la chose ne serait pas indispensable; il suffirait, selon lui, d'établir un de ces tribunaux dans chacun des pays belligérants et de décider qu'un ou deux juges changeraient suivant la nationalité du neutre sur la propriété duquel il y aurait à prononcer. Gessner.

Des diverses opinions que nous venons de rappeler, il résulte que les tribunaux de prises ne sont pas considérés comme des tri- Lord Stowell.

bunaux ordinaires ou civils, mais plutôt comme des tribunaux internationaux. C'est ce qui faisait dire au juge anglais Sir W. Scott (Lord Stowell), en parlant d'un tribunal de ce genre : « Il ne faut pas perdre de vue que c'est une Cour internationale, bien qu'elle siège ici sous l'autorité du roi de la Grande-Bretagne. Elle appartient aux autres nations aussi bien qu'à la nôtre, et ce que les étrangers ont droit de lui demander, c'est l'administration du droit des gens simplement et en dehors de principes empruntés à notre jurisprudence municipale, pour laquelle, on le sait bien, ils ont de tout temps exprimé une assez forte répugnance. » Un autre juge anglais avait dit antérieurement : « Le juge des prises doit être animé du désir d'être également juste pour tous, *Tros Rutulusve*, comme s'il était l'arbitre élu de tout le monde commerçant. »

Phillimore.

Enfin, Phillimore reconnaît que les tribunaux de prises sont des tribunaux internationaux appelés à juger conformément au droit des gens et non d'après les lois municipales, en appliquant impartialement à tous les Etats et à leurs sujets une jurisprudence constante basée sur des principes certains et connus, afin que leurs sentences commandent le respect des nations. Les juges de prises ne doivent pas perdre de vue que la loi dont ils sont les interprètes n'a pas un caractère à Rome, un autre à Athènes (*nec erit alia lex Romæ, alia Athenis; alia nunc, alia posthac*, etc. Cicero, *De Republica*, III, c. 22), mais qu'elle est partout la même, fondée sur les principes imprescriptibles du droit et de la justice éternelle et appliquée d'après ces principes, autant que le permet la faiblesse humaine.

Gessner fait encore observer que, malgré les excellents principes de leurs jurisconsultes et de leurs publicistes, les tribunaux de prises anglais ont souvent donné lieu à bien des plaintes, et il trouve là une preuve de plus à l'appui de son opinion : « qu'il n'est pas bon que les tribunaux internationaux appelés à juger en matière de prises soient par leur composition des tribunaux nationaux*. »

Lieux où peuvent être établis des tribunaux de prises.

§ 3056. Etant admis que le tribunal du capteur est le seul com-

* Gessner, pp. 374 et seq.; Hubner, t. II, pte. 1, p. 182; Galiani, pte. I, cap. IX, § 8 ; Martens, *Précis*, § 312; Klüber, *Droit*, § 296 ; Pistoye et Duverdy, t. II, tit. 8, ch. I, sect. 4; Massé, t. I, § 410; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 314 et seq.; Phillimore, *Com.*, v. III, § 433 ; Rayneval, *De la liberté*, t. I, p. 215; Jacobsen, *Seerecht*, p. 537 ; Steck, *Essais*, p. 108 ; Robinson, *Adm. reports*, v. VI, p. 348.

pétent dans les causes de prises maritimes, il nous reste maintenant à examiner en quel lieu ce tribunal doit être institué et quelle est l'étendue de sa juridiction. « Lorsque la propriété est conduite dans le port d'un allié, dit Wheaton, rien n'empêche le gouvernement de ce pays, quoiqu'il ne puisse lui même condamner, de permettre l'exercice de cet acte final d'hostilité, c'est-à-dire la condamnation de la propriété de l'un des belligérants au profit de l'autre. Il existe un intérêt commun entre les deux gouvernements, et tous les deux sont présumés autoriser toutes mesures donnant un résultat à leurs armes et considérer les ports de chacun d'eux comme servant mutuellement à cet effet. » Wheaton.

Kent est d'avis que les sentences de condamnation prononcées dans les circonstances qui viennent d'être énoncées, ont une validité irréprochable. C'est également la règle acceptée par la jurisprudence anglaise : elle admet qu'une prise conduite dans un port allié et en guerre avec le pays auquel le navire appartient puisse être condamné légalement dans ce lieu par le consul du capteur. Kent.

Cette dernière doctrine a longtemps existé ailleurs que dans le Royaume-Uni ; mais elle n'est plus admise nulle part depuis que les consulats, ramenés au véritable but de leur institution, ont été universellement privés en pays de chrétienté de l'exercice de toute attribution judiciaire, de toute fonction pouvant porter atteinte aux droits souverains du pays où ils résident*.

§ 3057. Ainsi que nous l'avons déjà fait ressortir plus haut en développant les principes généraux en matière de compétence, l'Etat du capteur n'a pas plus le droit de revendiquer pour ses propres magistrats, consuls ou autres, le droit de juger ses prises en pays neutre, qu'il n'a qualité pour déléguer son pouvoir judiciaire aux tribunaux siégeant sur un territoire étranger. On a vu toutefois pendant les guerres de la Révolution française se produire exceptionnellement quelques cas de condamnations prononcées par des Cours de prises que les belligérants avaient établies dans un port neutre. La Cour suprême des Etats-Unis en 1794, et Sir William Scott (Lord Stowell), un des juges de l'amirauté anglaise, cinq ans plus tard, ayant été saisis de la question par voie d'appel, décidèrent que de semblables sentences ne suffisaient pas Etablissement de tribunaux de prises en pays neutre. Décision de la Cour suprême des Etats-Unis et de Lord Stowell.

* Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, § 13 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 109 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 365 et seq.; Twiss, *War*, § 186 ; Halleck, ch. XXXI, § 10 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, tit. 3, ch. II ; Pistoye et Duverdy, t. II, tit. 8 ; Abbott, *Law of merchants*, p. 21.

pour transférer la propriété des navires ou des cargaisons capturés.

Hautefeuille. Hautefeuille arrive aux mêmes conclusions : « Le vaisseau de guerre, dit-il, ou l'armateur belligérant qui reçoit l'hospitalité dans un port est couvert par le pavillon de son souverain ; il est une portion du territoire de son pays ; pour tout ce qui touche ses actes intérieurs il ne peut être soumis à une juridiction étrangère, pas même à celle du souverain de la mer sur laquelle il flotte. Cette juridiction ne peut atteindre que les rapports extérieurs avec les hommes ou les choses soumis à l'autorité territoriale. Or le navire saisi est entré dans le port d'asile sous le pavillon du souverain belligérant. La nation propriétaire du port ne saurait, sans porter atteinte aux droits de ce belligérant, sans violer le territoire d'un navire, s'immiscer dans la connaissance des faits qui ont motivé la saisie, faits exécutés à la haute mer et en vertu de la délégation accordée par le souverain à ses vaisseaux ou à ses armateurs. D'ailleurs le neutre ne peut s'attribuer la connaissance des faits qui ont motivé la saisie, les apprécier, les déclarer valables ou les condamner. Si les motifs qui ont amené la saisie sont réels, si le navire neutre a par sa conduite mérité d'être arrêté et condamné, cette condamnation ne peut évidemment pas émaner d'un souverain que cette conduite n'a pas offensé et qui est complètement indifférent à tous les faits. D'un autre côté, si la saisie n'est pas fondée, s'il y a lieu de la déclarer nulle et même de condamner le croiseur à des dommages et intérêts, il est évident que les autorités du port de refuge n'ont pas le pouvoir de prononcer contre lui ; car son souverain seul possède cette puissance. Enfin j'ajouterai même qu'il serait le plus souvent dangereux pour le neutre de s'immiscer dans le jugement des prises, parce que ces affaires soulèvent presque toujours des questions graves et controversées du droit des gens, que le souverain étranger ne saurait résoudre sans mécontenter au moins l'une des deux parties et souvent toutes les deux, sans encourir le reproche de partialité. »

Tous ces arguments sont directement applicables à la thèse que nous soutenons. En effet, si les neutres ne peuvent pas, sans manquer à leur caractère, s'immiscer dans les actes de capture, à plus forte raison ne sauraient-ils tolérer qu'un tribunal étranger s'établisse et fonctionne sur leur territoire *.

* Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 325 et seq.; Phillimore, *Com.*, v. III, § 367 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 110 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, § 13 ; Manning, pp. 380-382 ; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. V ; Robinson, *Adm. reports*, v. IV, p. 43 ; v. VI, p. 138 ; Perels, p. 343.

Etendue de la juridiction des tribunaux de prises en Angleterre et aux Etats-Unis.

§ 3058. La juridiction ordinaire de l'amirauté anglaise s'étend aussi bien aux prises faites en pleine mer qu'à celles qui sont opérées en temps de guerre par des forces navales, soit seules, soit avec le concours de l'armée de terre, dans des ports étrangers, sur des rivières, dans des rades et autres lieux occupés par les armes du capteur, enfin aux saisies, aux reprises et aux embargos exécutés lorsque l'ouverture des hostilités est imminente. Elle embrasse également toutes les questions accessoires ou incidentes que ces captures peuvent faire naître, la juridiction exclusive en matière d'affrètements, de dommages, de frais et dépens de justice, d'offenses, de préjudices personnels, de mauvais traitements et d'abus de pouvoir, en tant que ces diverses matières se rattachent aux prises maritimes de *jure belli*.

Cette accumulation d'attributions, qu'explique d'ailleurs l'absence de tribunaux de commerce, est fondée sur ce que la faculté qu'a le juge de connaître du principal implique sa compétence à l'égard de l'accessoire. Nous ferons toutefois remarquer qu'en Angleterre comme aux États-Unis, la défense absolue faite aux tribunaux ordinaires de connaître des faits de capture que nous venons d'énumérer ne s'étend pas aux cas de prises opérées sur terre sans le concours d'aucune force navale, et dont le jugement a été enlevé à la Cour d'amirauté pour rester dans le domaine du droit commun : cette doctrine a été soutenue à la fois par Lord Mansfield et par Sir William Scott (Lord Stowell).

Cette question de compétence n'a pas encore, à notre connaissance du moins, été judiciairement résolue aux États-Unis en termes nets et précis. On voit seulement, d'après l'affaire du navire *Emulous* rapportée par les publicistes américains, que la Cour suprême de Washington, sans se prononcer sur le droit absolu de l'amirauté de juger les prises faites exclusivement par des forces de terre, penche à admettre que sa juridiction n'est pas limitée aux prises opérées en mer. Par contre on peut dire qu'en règle générale, sauf les cas que nous avons mentionnés plus haut, les tribunaux de prises sont incompétents pour statuer en matière de simple butin *.

Présence effective de la prise.

§ 3059. Aucune législation, aucun principe de droit international n'exige que la prise se trouve dans le lieu même où siège

* Kent, *Com.*, v. I, p. 380; Halleck, ch. XXXI, § 13 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 127 et seq. ; Gallison, *Reports*, v. I, p. 563 ; Robinson, *Reports*, v. I, pp. 237, 238 ; v. IV, p. 185 ; Bulmerincq, *Rapport*, pp. 7, 184.

le tribunal appelé à statuer sur sa validité. Cette condition serait d'ailleurs souvent impossible à remplir, puisqu'il y a des pays où les Cours de prises ou d'amirauté sont établies dans l'intérieur des terres, au siège du gouvernement, comme en France par exemple. D'un autre côté, le capteur peut, avant qu'une sentence lui en ait adjugé la propriété, avoir été contraint par force majeure à détruire ou à préempter dans un but d'utilité publique les objets dont il s'est emparé *jure belli*.

Les enquêtes relatives à la capture, les actes nécessaires pour sa constatation, pour la description et l'inventaire du navire et du chargement, pour leur conservation ou leur vente éventuelle, l'accomplissement des formalités préliminaires et des dispositions administratives qui les concernent peuvent avoir lieu dans un autre endroit que celui où siège le tribunal des prises ; mais le tribunal a seul le droit de prendre les mesures exigées par ces dispositions, ainsi que pour les interrogatoires ultérieurs qui pourraient devenir nécessaires. Les parties qui ne seront pas présentes pour faire valoir leurs droits peuvent se faire représenter.

La seule obligation impérative qui existe en cette matière, c'est que le capteur ou le gouvernement dont il relève mette le tribunal compétent à même de prononcer en pleine connaissance de cause sur la régularité de la prise, qu'il lui fournisse tous les éléments de sa sentence, et que les choses capturées qui n'existent plus en nature soient suppléées par une caution ou des valeurs équivalentes.

Bello. « Pour que les tribunaux de la nation du capteur, dit Bello, soient investis de la juridiction en matière de prises, il n'est pas nécessaire que la prise soit conduite dans ses eaux ou dans son territoire. Il suffit que le capteur s'en soit emparé *jure belli* et en ait la possession paisible sur un territoire neutre. On a supposé pendant un certain temps qu'un tribunal de prises siégeant dans le pays du souverain dont il représente l'autorité ou d'un souverain allié n'avait pas juridiction sur les prises qui demeuraient dans des ports neutres, parce que dans l'espèce la possession nécessaire pour l'exercice de la juridiction *in rem* faisait défaut. Sir W. Scott a reconnu combien cette maxime était fondée ; mais il a pensé que la Cour d'amirauté avait consacré la validité des condamnations de prises existant en pays neutre d'une manière si formelle et si péremptoire qu'il n'était plus possible d'abandonner cette règle pour revenir à la pratique ancienne. Aujourd'hui la règle de l'amirauté britannique est établie définitivement

par la coutume générale des nations, et quoique la prise se trouve sous la juridiction neutre, si le capteur en a la possession, la détient en son pouvoir, ce seul fait suffit pour rendre légitime le jugement *in rem* *. »

Règles qui doivent servir de guide aux tribunaux de prises dans leurs décisions.

§ 3060. Les tribunaux de prises maritimes doivent être guidés dans leurs décisions par les règles et les principes généraux du droit international ; il faut par conséquent qu'ils consultent de préférence les lois spéciales et les stipulations conventionnelles en vigueur entre l'État du capteur et celui de la prise. Lorsque ces éléments font défaut, ils ne peuvent naturellement prendre pour base de leurs jugements que les préceptes du droit commun et les inspirations de la saine équité.

Dans les temps modernes, l'usage a prévalu pour les belligérants de faire connaître au commencement de la guerre les règles particulières qu'ils entendent imposer en matière de prises aux commandants des navires armés ; l'observation de ces prescriptions n'est toutefois obligatoire pour les juges qu'autant qu'elles sont en harmonie avec les principes généraux du droit international. Si tous les publicistes sont d'accord sur ce point, les tribunaux de prises, surtout celui de l'amirauté anglaise, n'y voient guère qu'une théorie qu'ils se croient libres de ne pas respecter invariablement dans la pratique ; rien d'étonnant dès lors que de nombreux abus aient été la conséquence de la prétention de certaines grandes puissances d'attribuer à leurs lois intérieures, au préjudice des neutres, une autorité qui intrinsèquement n'appartient qu'au seul droit international **.

Opinion de quelques publicistes sur cette matière.

Heffter.

§ 3061. C'est ce qui a fait dire à Heffter « qu'en général les modes de procéder et les règles qui président aux motifs de décision des tribunaux de prises sont peu favorables aux neutres. Très souvent ce ne sont que des instruments, des hameçons politiques mis au service d'un égoïsme avide... »

Wheaton.

Wheaton n'est pas moins explicite : « Quoique, dit-il, la théorie du droit public considère les tribunaux de prises établis par le pays belligérant et siégeant dans ce pays exactement comme s'ils étaient

* Bello, pte. 2, cap. v, § 4 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 186 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 381, 382 ; Pistoye et Duverdy, t. II, tit. 8 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 361 et seq. ; Manning, p. 382 ; Bulmerincq, *Revue de droit int.*, t. XI, 1879, p. 195 ; Bulmerincq, *Rapport*, p. 255.

** Gessner, pp. 387 et seq. ; Heffter, § 173 ; Bluntschli, § 847 ; Fiore, t. II, pp. 527 et seq. ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. II, § 15 ; Pistoye et Duverdy, t. II, tit. 8 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 186 ; Bulmerincq, *Rapport*, p. 295 ; Boeck, *Propriété privée ennemie*, § 362 ; Perels, p. 344.

établis par le pays neutre, siégeaient dans le pays neutre et jugeaient toujours conformément au droit international commun à chacun d'eux, on sait fort bien cependant que dans la pratique ces tribunaux prennent pour guide les ordonnances sur les prises et les instructions émanées du souverain belligérant sans s'inquiéter si elles s'accordent avec la règle suprême. Si donc les sentences définitives de ces tribunaux devaient être regardées comme absolument concluantes au point d'écarter toute enquête sur leur mérite, la conséquence évidente serait d'investir l'État belligérant du pouvoir législatif sur les droits des neutres et d'empêcher ces derniers de montrer que les ordonnances et les instructions d'après lesquelles les sentences ont été prononcées sont contraires à cette loi par laquelle les étrangers seuls sont liés *.

Boeck. Suivant Boeck enfin, les tribunaux des prises doivent se guider à la fois par des considérations juridiques, les affaires de prises ayant avant tout le caractère de questions de droit ; mais à côté de ces questions, et préalablement à elles, il existe une question purement politique qu'on peut appeler question d'opportunité. Enfin les tribunaux des prises sont des tribunaux internationaux non par leur composition, mais par la mission dont ils sont investis.

Pratique suivie par quelques nations. France. Espagne. Prusse. Autriche. Danemark. Etats-Unis.

§ 3062. La France est la première puissance qui ait placé la jurisprudence en matière de prises sur le terrain international, par ses ordonnances de 1543 et de 1584, dont ses règlements postérieurs n'ont fait qu'étendre et fortifier l'esprit. L'Espagne a obéi aux mêmes inspirations dans ses ordonnances de 1702 et de 1718 et dans son règlement de prises de 1779. En Prusse, la loi dispose que les droits des capteurs seront déterminés à chaque guerre suivant les circonstances du moment. Le règlement promulgué en 1864 à l'occasion de la guerre du Schleswig n'était obligatoire pour les tribunaux de prises qu'autant qu'il n'était pas en opposition avec des clauses formelles du droit des gens. L'Autriche et le Danemark ont dans la même guerre suivi une conduite analogue. Le gouvernement des États-Unis, au commencement de la lutte avec les sécessionnistes du Sud, se borna à déclarer le 25 avril 1861 qu'il se conformerait aux principes de la déclaration du congrès de Paris de 1856.

Angleterre. Le cabinet de Londres ne s'en est pas écarté théoriquement ; mais dans la pratique, les décisions de ses tribunaux maritimes

* Heffter, § 173 ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. II, § 16 ; Boeck, *Propriété privée*, §§ 335, 337.

n'ont pas été invariablement d'accord avec ces principes, basées qu'elles étaient sur des ordres du conseil privé en contradiction sous plus d'un point de vue avec le droit international.

§ 3063. Malgré cela les juges anglais les plus distingués proclament que les sentences en matière de prises doivent être conformes aux règles internationales. A l'appui de cette assertion nous rapportons ici les paroles prononcées par Sir W. Scott (Lord Stowell) dans la fameuse cause du convoi de navires suédois condamnés au mépris du droit des gens : Déclarations des juges anglais. Lord Stowell.

« En formant mon jugement j'ai la conscience de m'être constamment souvenu et préoccupé de ce que les devoirs de ma position exigent de moi, c'est-à-dire de ne pas émettre d'opinion passagère et équivoque pour obéir dans le moment à des considérations d'un intérêt national particulier, mais d'administrer avec impartialité cette justice que le droit des gens dispense sans distinction aux États indépendants, que les uns soient neutres et les autres belligérants ; au point de vue du territoire, selon le droit et l'usage admis chez les nations, le siège de l'autorité judiciaire est sans doute *ici*, dans le pays belligérant ; mais la loi même ne se localise pas. Il est donc du devoir de celui qui siège ici de résoudre la question pendante comme s'il siégeait à Stockholm et était appelé à se prononcer sur la même affaire, de ne point accueillir de la part de la Grande-Bretagne des prétentions qu'il n'accueillerait pas de la part de la Suède dans les mêmes circonstances, et de ne point imposer à la Suède, comme pays neutre, des devoirs qu'il ne se reconnaîtrait pas le droit d'imposer à la Grande-Bretagne, si elle se trouvait investie du même caractère neutre. »

Le même jurisconsulte dans une autre sentence rendue en 1810 soutient la validité des ordres en conseil dont nous avons déjà parlé, par la raison qu'étant qualifiés de représailles, ils ne sont pas par cela même en contradiction avec le droit international, auquel ils ne deviendraient contraires que s'ils étaient dépouillés de ce caractère. Voici son argumentation :

« C'est plutôt pour corriger toute méprise possible à ce sujet que poussé par le sentiment d'une obligation que m'impose la présente discussion, que je fais observer que cette Cour est tenue d'appliquer le droit des gens aux sujets des autres pays dans les différentes relations qu'ils peuvent avoir avec notre pays et son gouvernement. C'est ce que les autres nations ont le droit de revendiquer pour leurs sujets, et elles ont le droit de se plaindre, si on ne le leur accorde pas. Telle est la loi non écrite de cette Cour, confirmée

par ses décisions successives et sanctionnée par l'usage général des États civilisés. Il est strictement vrai en même temps que, aux termes de la constitution de notre pays, le roi en son conseil possède des droits législatifs supérieurs à ceux de cette Cour, et qu'il a la faculté de publier des ordonnances et des instructions qu'elle est tenue d'observer et de faire observer : c'est ce qui constitue la loi écrite de cette Cour.

« Ces deux propositions : que la Cour est tenue d'appliquer les règles du droit des gens, et qu'elle est aussi tenue d'exécuter les ordres du roi pris en conseil, ne sont pas en contradiction l'une avec l'autre. On doit présumer en effet que ces ordres et ces instructions se conforment dans les circonstances données aux principes de la loi non écrite de la Cour, ou bien ce sont des applications de ces principes aux cas qui y sont indiqués, cas qui, avec tous les faits et les circonstances s'y rattachant et en constituant le caractère légal, ne pourront être qu'imparfaitement connus de la Cour elle-même ; ou ce sont des règlements positifs, d'accord avec ces principes, et s'appliquant à des matières qui exigent des règles plus précises et mieux définies que les principes généraux n'en peuvent fournir.

« La constitution de cette Cour relativement au pouvoir législatif du roi en son conseil est analogue à celui du parlement du royaume. Ces Cours ont leur loi non écrite, qui consiste dans les principes admis de la raison et de la justice naturelles ; elles ont également leur loi écrite ou leur droit coutumier dans les actes du parlement, qui sont des applications directes des mêmes principes à des sujets particuliers, ou des règlements positifs d'accord avec ces principes et relatifs à des matières qui ne seraient pas suffisamment élucidées, si les Cours se bornaient aux informations incomplètes que pourraient leur procurer de simples conjectures générales. Quel serait le devoir des présidents de ces Cours, s'ils étaient tenus de faire observer un acte du parlement qui serait en contradiction avec ces principes ? C'est là une question qui, je le présume, ne saurait être posée *a priori*, parce qu'on ne saurait admettre *a priori* la supposition qu'un pareil cas se présente. De même cette Cour ne se livrera pas à des conjectures sur la question de savoir quel serait son devoir en pareille occurrence ; car elle ne saurait, sans irrévérence extrême, présumer qu'une semblable occurrence puisse survenir, et elle est d'autant moins disposée à se laisser aller à de telles conjectures que son expérience et l'examen qu'elle en a fait l'ont mise à même de reconnaître qu'en gé-

néral ces ordres et ces instructions sont conformes aux principes de la loi non écrite. »

Selon Gessner, Lord Stowell commet ici la faute de comparer les ordres du conseil privé, auxquels la constitution anglaise ne reconnaît pas force de loi, avec les actes du parlement, qui sont véritablement des lois et qui par conséquent doivent avoir pour le magistrat une portée toute différente.

Dans l'affaire du navire nord-américain *Minerve*, capturé pour s'être livré au commerce avec les colonies anglaises au mépris d'une ordonnance royale de 1803, Sir John Mackintosh prononça une sentence plus précise et plus concluante. Examinant si le juge des prises est tenu d'observer des ordonnances royales contraires au droit des gens, il exprime l'avis que l'observation de ces ordonnances n'est absolument obligatoire que pour les officiers de la marine royale, dont elles doivent régler les captures, mais que les juges des prises conservent leur indépendance ; et il conclut qu'il est indubitable que dans des cas pareils le devoir du juge est de ne tenir aucun compte des « instructions » contraires à la législation internationale, et de ne consulter que cette loi universelle qui régit tous les princes et tous les États civilisés et au-dessus de laquelle aucun d'eux ne saurait prétendre avoir d'autorité. Mackintosh.

Nous pourrions citer encore un grand nombre de déclarations analogues de juges anglais ; mais nous nous bornerons à reproduire le passage d'une décision de la commission judiciaire du conseil privé prononcé le 27 mars 1855 à propos de la question de savoir si un croiseur pouvait être exempté du paiement des frais de procédure en cas de capture illégale d'un navire neutre : Décision du Conseil privé.

« Le conseil privé exposa que le droit qu'il était appelé à définir ne concerne pas seulement la marine britannique, mais qu'il s'étend aux croiseurs de toutes les nations ; qu'on ne peut permettre à aucun État de prendre des mesures exceptionnelles à son profit exclusif ou à celui de quelques-uns de ses sujets ; que les décisions des tribunaux étrangers ont la même importance en droit que celles des tribunaux nationaux, et que les tribunaux maritimes anglais ne doivent admettre comme propre à excuser ou à justifier la conduite d'un officier de la marine anglaise que ce qui pourrait être admis au même titre par tous les autres pays. »

Rutherforth établit ainsi la suprématie du droit international dans la matière qui nous occupe : Rutherforth.

« L'État auquel appartiennent ceux qui font des captures, en examinant la conduite de ses sujets et en décidant si les navires et

les objets qu'ils ont saisis l'ont été loyalement ou non, décide une question entre ses sujets et les étrangers qui réclament la propriété, et cette controverse ne s'élève pas dans les limites de son territoire, mais sur l'immensité de l'Océan. Donc le droit qu'il exerce n'est pas une juridiction civile, et le droit civil particulier à son territoire n'est pas la loi qui doit régler sa conduite. Ni le lieu où s'est élevée la controverse, ni les parties qui y sont intéressées ne sont soumis à cette loi. La seule loi qui puisse régir cette controverse est le droit naturel appliqué aux corps collectifs des sociétés civiles, c'est-à-dire le droit des gens, à moins qu'il n'ait été conclu entı les deux États auxquels appartiennent ceux qui ont fait la capture et les autres réclamants quelque traité particulier qui les oblige mutuellement à se départir des droits qu'autrement ils auraient fondés sur le droit des gens. Quand il existe de pareils traités, ils sont dans tout ce qu'ils contiennent une loi pour les deux États et pour tous leurs sujets dans les relations des uns avec les autres. L'État auquel appartiennent ceux qui font une capture doit donc, en déterminant ce qui peut ou ce qui ne peut pas être pris légalement, juger conformément à ces traités particuliers et au droit des gens tout à la fois... »

Devoirs des juges de tribunaux de prises Hautefeuille.

§ 3064. Considérant que les tribunaux de prises doivent régler leur ligne de conduite sur les prescriptions du droit international, Hautefeuille dit :

« Il est un principe que les juges chargés de prononcer la prise des navires neutres ne doivent jamais perdre de vue : c'est qu'ils sont de véritables jurés pour l'appréciation du fait, en même temps que, comme magistrats, ils prononcent l'application de la loi ; c'est que l'équité est la seule règle qui doive les diriger comme jurés ; que les traités et, en l'absence de traités, la loi primitive, forment les seules lois qu'ils peuvent, qu'ils doivent appliquer. La loi générale des nations est l'indépendance absolue de toutes et de chacune d'elles à l'égard de toutes et de chacune des autres ; les devoirs d'impartialité et d'abstention d'hostilité de la part des neutres sont des exceptions à ce principe général ; ils doivent être renfermés dans les limites posées par la loi qui les a créés ; ils ne peuvent jamais être étendus ni aggravés. Le jugement des prises est un acte d'équité ; les juges doivent donc se garder avec le plus grand soin de se laisser séduire par l'intérêt de leur propre pays intérêt qui trop souvent est d'accord, en apparence du moins, avec celui des armateurs. »

Le devoir qui est prescrit ici aux juges des prises résulte encore

du caractère pénal des questions sur lesquelles ils sont appelés à prononcer, car elles ont un caractère essentiellement pénal ; il faut donc que les conditions nécessaires pour une condamnation pénale soient remplies. Pour qu'un navire neutre soit déclaré coupable il faut qu'il ait commis une faute réellement punissable, c'est-à-dire une *culpa lata*, mais il n'est responsable ni de la *culpa levis* ni de ce qui est arrivé par accident. Ce principe, adopté par la jurisprudence anglaise, a trouvé un interprète fidèle dans Sir W. Scott, qui dit dans une de ses décisions : Sir W. Scott.

« Les événements inévitables, les cas de force majeure et ceux dans lesquels la partie ne pouvait agir différemment ne peuvent être traités dans ces questions comme dans d'autres. Le tribunal ne croit donc pas devoir s'écarter de son devoir en interprétant les lois avec modération et sans oublier les circonstances*. »

Portée du jugement de condamnation.

§ 3065. Sauf pour les pays et dans les cas où la loi municipale ouvre le recours en appel, les jugements de prises sont définitifs en ce qui concerne la validité de la capture et l'attribution de la propriété de la prise à celui qui s'en est emparé ; ils mettent fin à toute controverse, à toute procédure judiciaire entre le capteur et le capturé ; mais ils réservent à celui-ci tous ses droits dans son propre pays, et constituent même un commencement de preuve par écrit pour les actions accessoires ou connexes, telles que celles qui découlent des polices d'assurances contre les risques de guerre.

Cas pratique.

§ 3066. Dans un jugement relatif à l'assurance d'une propriété qui avait été condamnée en France à raison de la violation d'un traité entre la France et les États-Unis, Lord Ellenborough disait : « La sentence de condamnation ne s'appuie-t-elle pas sur le fait que le navire n'était porteur des papiers dont, selon le tribunal français, il doit être muni en vertu du traité ? Je ne prétends pas dire que l'interprétation de ce traité donnée par les juges soit correcte ; mais, quelque injuste qu'elle soit, comme les juges étaient compétents pour interpréter ce traité, ce qu'ils ont effectivement fait, le respect et le sentiment de courtoisie que les nations civilisées se doivent entre elles nous obligent à nous en rapporter à leur appréciation. Qu'on allègue ce qu'on voudra, qu'on prétende que le tribunal français en condamnant le navire a commis une infraction au traité, laquelle porte atteinte aux garanties de la neutralité,

* Gessner, pp. 390 et seq. ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 344, 345 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 436 ; Rutherforth, *Inst.*, b. 2, ch. VI, § 9 ; Bulmerincq, *Rapport*, pp. 265, 282.

ou nous devons contester sa juridiction, ou nous devons nous en tenir à sa décision. »

Législation nord-américaine.

§ 3067. Les États-Unis ont pris pour règle que la décision d'un tribunal étranger transfère la propriété de la chose condamnée, quand même la loi sur laquelle cette décision s'appuie serait injuste, contraire au droit des gens, dérogatoire aux immunités des neutres et déclarée telle par le président et le congrès de la république. C'est en conformité de cette règle que le gouvernement fédéral proclama que les propriétaires nord-américains n'avaient pas le droit de revendiquer devant les autorités judiciaires de leur pays les biens condamnés par les tribunaux français en vertu du célèbre décret rendu à Milan le 17 décembre 1807 (1) *.

Règles et formes de procédure consacrées en matière de prises.

§ 3068. Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, les questions de prises ont un double aspect, l'un politique et l'autre juridique. Envisagées sous le premier point de vue, elles dépendent directement du gouvernement, de sorte qu'on peut admettre jusqu'à un certain point, comme l'a dit Dana, que les captures soient *prima facie* la propriété de l'Etat. Il ne faut cependant pas, comme certaines puissances se sont donné le tort de le faire, accorder à cet élément une importance telle qu'il affaiblisse ou détruise complètement le côté juridique de la question. C'est pour n'avoir pas tenu suffisamment compte de cette distinction qu'on a vu trop souvent la politique empiéter sur le domaine de la justice et promulguer des lois arbitraires et d'exception qui ont jusqu'ici empêché d'arriver à un système de procédure uniforme. Sur quelques points toutefois, il existe aujourd'hui une pratique qui diffère assez peu d'un pays à l'autre. Ainsi l'usage a prévalu partout d'adopter comme base de procédure une instruction sommaire confiée à l'autorité judiciaire ou administrative du port où la prise a été conduite, et dont les résultats écrits sont ensuite adressés au tribunal appelé à statuer sur la prise.

Voici généralement comment on procède à cette instruction. Le capteur, dès qu'il arrive au mouillage, est tenu de remettre à l'autorité chargée de faire l'instruction l'ensemble des documents qu'il a en sa possession, tels que procès-verbal de capture, in-

(1) De Clercq, t. II, p. 242 ; *State papers*, v. VIII, p. 482 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. I, p. 452 ; *Bulletin des lois*, 1807, n° 169.

* Heffter, § 172 ; Bluntschli, §§ 850, 858 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, p. 358, 359 ; Bello, pte. 2, cap. v, § 4 ; Chitty, v. III, ch. XIII, p. 609 ; Wildman, v. II, pp. 375 et seq. ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 7 ; Bulmerincq, *Rapport*, p. 184.

ventaire de prise, papiers de bord, plis cachetés, interrogatoire des capturés, enfin la confirmation sous serment des déclarations consignées dans ses rapports de mer. Ces premières formalités remplies, un délégué spécial se rend à bord de la prise, lève les scellés, dresse en présence des intéressés un inventaire détaillé tant du navire que de la cargaison, ordonne, s'il y a lieu, la vente des marchandises périssables et fait emmagasiner à terre celles qui doivent être conservées. Aussitôt qu'il se trouve muni du dossier résumant cette instruction préliminaire et des pièces ou mémoires que les capturés ont pu de leur côté faire dresser pour la défense de leurs droits, le tribunal procède au jugement sur la validité ou l'illégitimité de la capture.

Ne pouvant exposer ici en détail la marche que suivent à cet égard les diverses puissances maritimes du globe, nous nous bornerons à résumer les principes consacrés en France, en Angleterre et aux Etats-Unis *.

Législation en vigueur en France.

Pistoye et Duverdy.

§ 3069. Pistoye et Duverdy analysent la législation française dans les termes suivants :

« Il n'y a de nécessaire pour le jugement d'une prise que le rapport du capitaine corsaire ou du chef de la prise, attesté par deux des principaux de son équipage ; le procès-verbal de transport à bord des officiers de l'amirauté ; l'interrogatoire du capitaine pris et de deux de ses gens (ou de l'otage en cas de rançon), et les pièces trouvées dans le vaisseau pris, avec les traductions de celles qu'on a jugé à propos de faire translater. C'est ce qu'il faut essentiellement envoyer au conseil des prises, savoir : les papiers en original avec traductions, et des expéditions en forme de la procédure, dont les minutes doivent rester au greffe.

« De toutes ces pièces il est dressé un état, en forme de bref inventaire, par le greffier, et l'envoi doit en être fait sans différer, et dans le mois au plus tard, au secrétaire général de la marine ; et lorsqu'il y a eu des raisons pour retarder cet envoi, il faut les déclarer. Sur tout cela, on peut voir l'instruction du 6 juin 1672, le règlement du 21 octobre 1688, ceux du 16 août 1692 et du 9 mars 1695, avec les jugements de M. l'amiral du 8 février 1696 et du 18 avril 1697.

« Le greffier doit aussi joindre au dossier un état ou mémoire

* Gessner, pp. 399 et seq. ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 348 et seq. ; Pistoye et Duverdy, t. II, tit. 8 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 186 ; Bluntschli, §§ 848, 849 ; Heffter, § 173 ; Bulmerincq, *Rapport*, p. 266 ; Perels, p. 344 ; Boeck, *Propriété privée*, §§ 378, 381.

des frais de justice faits jusque-là, suivant la lettre de M. l'amiral du 27 mai 1708 et du 20 août 1710.

« Si un même corsaire amenait ou envoyait plusieurs prises dans le même port et toutes à la fois, il faudrait faire séparément l'instruction de chaque prise, à cela près que si c'était lui qui les amenât, il n'aurait qu'un rapport à faire pour toutes. (Instruction du 16 août 1692.)

« Quant aux papiers trouvés sur la prise, ce n'est point aux officiers de l'amirauté à en faire le triage pour n'envoyer que ceux qui leur paraîtraient nécessaires ou utiles ; il faut qu'ils les envoient tous, sans en retenir un seul, quelque inutile qu'il puisse être. (Jugement de M. l'amiral du 25 avril 1997.)

« Toutes ces règles sont encore applicables de nos jours. Les officiers d'administration de la marine dans nos ports et dans ceux de nos colonies, et nos consuls dans les ports étrangers doivent suivre exactement les prescriptions des arrêtés du 6 germinal an VIII et du 2 prairial an XI. La nécessité de cette instruction locale est telle qu'à défaut de représentation des pièces de cette instruction le capteur ne peut obtenir la déclaration de validité de la prise. C'est ce qu'a jugé le conseil d'Etat le 26 mars 1817. Par contre, le défaut de présentation des pièces de l'instruction tourne au profit du capturé ; car le capteur doit toujours être en mesure de justifier la capture, et faute de preuve la prise doit être relâchée. C'est ce que le conseil d'Etat a reconnu par décision du 2 mai 1816 dans le fait du corsaire la *Réussite* contre le *Saint-Bonaventure*. »

Capture du navire la *Bonne-Société*.

§ 3070. En 1817, M. Frédéric Legris saisit le conseil d'Etat d'une demande tendant à faire déclarer la validité de la prise du navire russe la *Bonne-Société*, qu'il annonçait avoir été faite par son corsaire l'*Heureux-Tonton* en octobre 1813 en vue du port de Dantzig. Le demandeur ne produisait ni le jugement prononcé à l'égard de cette prise par l'administration de la marine du port de Dantzig, ni les pièces de l'instruction qui avait dû précéder le jugement, ni même aucune des pièces de bord de la prise, qu'il prétendait avoir été détruits sur place par ordre des autorités. Le comité du contentieux fut d'avis de suppléer à l'absence des pièces requises par des preuves d'une autre nature ; et, sur la proposition du garde des sceaux, une ordonnance royale prescrivit l'ouverture d'une enquête sur le fait et sur les circonstances de la prise de la *Bonne-Société*. Ainsi mis en mesure de justifier sa réclamation, le capteur produisit un certificat délivré le 25 novembre

par le général Rapp, gouverneur de Dantzig, qui constatait que le corsaire l'*Heureux-Tonton* n° 3, armé par M. Legris, avait fait entrer en octobre 1813 un navire russe appelé la *Bonne-Société*, qui avait été déclaré de bonne prise et dont le chargement, consistant en graines de lin, en suifs et en sirops de raisin, avait été mis en réquisition pour le service de la place. Le capteur et le ministre de la marine établirent en outre que toutes les opérations qui avaient eu lieu à Dantzig concernant les prises avaient été faites pendant le siège de la place par l'autorité militaire sans l'intervention du consulat, dont le titulaire se trouvait absent. Le sieur Legris soutint enfin qu'en principe le défaut d'instruction ou de procédure sur une prise ne pouvait nuire aux droits des capteurs ; qu'on devait supposer qu'aucune instruction préliminaire n'avait eu lieu au sujet de la capture de la *Bonne-Société*, puisqu'il n'en existait pas de trace au ministère de la marine ; que les difficultés inhérentes au siège de Dantzig avaient forcément dû empêcher le consul d'y exercer ses fonctions, et que l'inaccomplissement de ces formalités, quels qu'en fussent l'auteur et la cause, ne devait pas rejaillir sur l'armateur, le capitaine et les matelots de l'*Heureux-Tonton*. Suivant lui, l'instruction de la prise n'est et ne peut en aucun cas être mise à la charge des capteurs, puisque les règlements en imposent l'obligation formelle aux consuls, avec injonction expresse d'en faire l'envoi au ministère de la marine, sans qu'elle passe ou doive passer par les mains des armateurs.

Voici quelle fut sur cette affaire l'arrêt du conseil d'État : Arrêt du conseil d'État

« Vu la requête à nous présentée par le sieur Legris et enregistrée le 28 septembre 1816, tendant à ce qu'il nous plaise déclarer bonne et valable la prise, que ledit sieur Legris expose avoir été faite en octobre 1813 devant le port de Dantzig pendant le siège de cette place, d'un navire russe dit la *Bonne-Société* par le corsaire français l'*Heureux-Tonton*, dont il était armateur, en conséquence lui adjuger ladite prise, ainsi qu'aux marins formant l'équipage dudit corsaire ;

« Vu les certificats du lieutenant général comte Rapp et du contre-amiral commandant sur l'état de la prise, en date du 25 novembre 1815 et du 19 juin 1816 ;

« Vu les lettres y relatives de nos ministres de la guerre et de la marine, adressées au ministère de la justice le 19 novembre 1816 et le 1er janvier 1817 ;

« Vu l'ordonnance de notre garde des sceaux, ministre secrétaire d'État au département de la justice, rendue en date du 5 février 1817

et portant : « Attendu qu'il n'est produit ni jugement de condamnation de la prise, ni aucune pièce de bord du bâtiment capturé, non plus qu'aucune pièce de l'instruction à laquelle il a dû être procédé à ce sujet ; et attendu qu'il est allégué que les papiers des administrations françaises à Dantzig ont été détruits par ordre supérieur pendant le siège ; qu'avant faire droit, il sera fait une information sur le fait et les circonstances de ladite prise ;

« Vu l'information faite en exécution de ladite ordonnance, commencée le 3 mars 1817 et close le 17 du même mois, dans laquelle ont été reçues les déclarations du lieutenant général comte Rapp, gouverneur de Dantzig pendant le siège, du contre-amiral comte Dumanoir, commandant la marine dans ce port pendant le même temps, des sieurs Barthomeux, commissaire ordonnateur des guerres, et Juge, commissaire des guerres, qui étaient aussi de service à Dantzig à cette époque ;

« Vu la lettre du conseiller d'État directeur général des douanes du 19 dudit mois de mars et celle dudit sieur Juge du même mois ;

« Considérant qu'il résulte de l'ensemble de ladite information et des renseignements que les papiers des administrations françaises de Dantzig n'ont pas été détruits, qu'en conséquence il n'y a pas lieu d'admettre d'autres justifications et preuves de ladite prise et de sa légitimité que celles requises par les règlements ;

« Considérant que lesdites justifications et preuves ne sont pas produites :

« La requête du sieur Legris est rejetée. »

De cette décision on est autorisé à déduire qu'en France, à défaut d'instruction dans le port où la prise a été amenée et aussi faute de représenter les papiers de bord qui constatent qu'une prise est valable, il n'y a pas lieu d'adjuger la prise au capteur.

Décret du 2 prairial an XI.

§ 3071. Le décret du 2 prairial an XI établit pour ce genre de procès diverses règles générales dont voici les plus importantes :

Art. 69. — Après avoir reçu le rapport du conducteur de la prise, l'officier d'administration de la marine se transportera immédiatement sur le bâtiment capturé, dressera procès-verbal, de l'état dans lequel il le trouvera et posera, en présence du capitaine pris ou de deux officiers ou matelots de son équipage, d'un préposé des douanes, du capitaine ou autre officier du navire capteur et même des réclamants, s'il s'en présente, les scellés sur tous les fermants. Ces scellés ne pourront être levés qu'en présence d'un préposé des douanes.

Art. 70. — Le préposé des douanes prendra à bord un état détaillé des balles, ballots, futailles et autres objets qui seront mis à terre ou chargés dans les chalands et chaloupes ; un double de cet état sera envoyé à terre et signé par le garde-magasin, pour valoir réception des objets y portés.

A mesure du déchargement des objets et au moment de leur entrée en magasin, il en sera dressé inventaire en présence d'un visiteur des douanes, qui en tiendra état et le signera à chaque séance.

Art. 71. — Il sera établi à bord un surveillant, lequel sera chargé, sous sa responsabilité, de veiller à la conservation des scellés et des autres objets confiés à sa garde.

Art. 72. — L'officier d'administration de la marine du port dans lequel les prises seront amenées procédera tout de suite, et au plus tard dans les vingt-quatre heures de la remise des pièces, à l'instruction de la procédure pour parvenir au jugement des prises.

Art. 73. — Cette instruction consiste dans la vérification des scellés, la réception et l'affirmation des rapports et de la déclaration du chef conducteur, l'interrogatoire de trois prisonniers au moins, dans le cas où il s'en trouverait un pareil nombre, l'inventaire des pièces, états ou manifestes de chargement qui auront été remis ou qui seront trouvés à bord, la traduction des pièces de bord par un interprète juré, lorsqu'il y a lieu.

Art. 74. — Si le bâtiment est amené sans prisonniers, charte partie ni connaissements, l'équipage du navire capteur sera interrogé séparément sur les circonstances de la prise pour faire connaître, s'il se peut, sur qui la prise aura été faite.

Art. 75. — L'officier d'administration de la marine sera assisté dans tous ces actes du principal préposé des douanes et appellera en outre le fondé de pouvoir, des équipages capteurs, s'il y en a. A défaut de fondé de pouvoir, l'équipage sera représenté par le conducteur de la prise, réputé fondé de pouvoir.

Art. 76. — Dans le cas d'avaries ou de détérioration de tout ou partie de la cargaison, l'officier d'administration de marine, en apposant les scellés, ordonnera le déchargement et la vente dans un délai fixé.

La vente ne pourra cependant avoir lieu qu'après avoir été publiquement affichée dans le port de l'arrivée et dans les communes et les ports voisins, et après qu'on aura appelé le principal préposé des douanes et le fondé de pouvoir des équipages capteurs, ou, à

défaut, le conducteur de la prise. Le produit de ces ventes sera provisoirement déposé dans la caisse des invalides de la marine.

Art. 78. — Aussitôt que la procédure d'instruction sera terminée, il sera procédé sans délai à la levée des scellés et au déchargement des marchandises, qui seront inventoriées et mises en magasin, lequel sera fermé de trois clés différentes, dont l'une demeurera entre les mains de l'officier supérieur de l'administration de la marine, une seconde entre celles du receveur des douanes, et la troisième sera remise à l'armateur ou à celui qui le représentera.

Art. 79. — Il sera aussi procédé sans délai à la vente provisoire des effets sujets à dépérissement, soit sur la réquisition de l'officier d'administration, soit à la requête de l'armateur ou de celui qui le représentera. Pourra même l'officier supérieur de l'administration de la marine, lorsque les prises seront évidemment ennemies, permettre la vente tant du navire que des cargaisons sans attendre le jugement de bonne prise, laquelle vente se fera dans le délai qui aura été fixé par ledit officier supérieur, et toutefois après que les formalités prescrites par l'article 36 (1) auront été remplies.

Art. 80. — Si la prise a été faite sous pavillon neutre ou n'est pas évidemment ennemie, la vente, même provisoire, ne pourra avoir lieu sans le consentement du capitaine capturé, et, en cas de refus, s'il y a nécessité de la vendre, cette nécessité sera constatée par une visite d'experts nommés contradictoirement par l'armateur ou son représentant et ce même capitaine, ou d'office par l'officier supérieur de l'administration de la marine.

Art. 81. — S'il se présente des réclamants, les effets par eux réclamés pourront leur être délivrés par l'officier d'administration, suivant l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, pourvu que lesdites réclamations soient fondées en titre valable, à la charge par celui qui les aura faites de donner bonne et suffisante caution, faute de quoi il sera passé outre.

L'article 82 fixe les conditions générales de ces ventes, matière dont s'occupe également l'art. 15 de l'arrêté du 6 germinal an VIII.

(1) Cet article s'occupe des prises *constamment ennemies*. Deux cas peuvent se présenter : ou les objets chargés sur la prise sont sujets à dépérissement, alors la loi en prescrit la vente immédiate; ou les objets ne sont pas sujets à dépérissement, alors la loi laisse à la discrétion de l'officier supérieur de la marine de déterminer si la vente doit avoir lieu avec délai ou bien si elle doit être retardée jusqu'au jugement.

§ 3072. Les dispositions contenues dans ces arrêtés ont été appliquées en différentes occasions par le conseil des prises et la Cour de cassation. Cas pratiques.

Ainsi, dans l'affaire du smogleur la *Nancy*, capturé par le corsaire l'*Enjôleur*, le conseil des prises (27 thermidor an IX) décida que lorsqu'il résulte de l'interrogatoire du capitaine capturé et de son équipage que le navire est ennemi, cette déclaration ôte juridiquement toute valeur aux inductions contraires tirées des pièces trouvées à bord au moment de la prise. Le capitaine de la *Nancy*, revenant sur ses premiers aveux, prétendait que son bâtiment était un smogleur français ou du moins franco-batave, puisqu'il appartenait au port de Flessingue possédé en commun par la République Française et par la République Batave, qui toutes les deux y percevaient alternativement les impôts. Faux papiers de bord; simulation de pavillon. La *Nancy* contre l'*Enjôleur*.

A ces moyens de défense, le commissaire du gouvernement français opposa les conditions suivantes : « La *Nancy* n'est pas un smogleur batave, mais bien réellement anglais. Les réponses du capitaine et celles de l'équipage lors de leur interrogatoire ne permettent pas le plus léger doute à cet égard. Le capitaine, qui est Anglais, a reconnu que le navire et la cargaison lui appartenaient, que son navire était du port de Leeds, en Angleterre, que son équipage se composait exclusivement de matelots anglais, que ses papiers étaient simulés et qu'il ne les avait pris qu'en vue de mieux assurer la liberté de sa navigation. Il n'a pas dit un seul mot des lettres de bourgeoisie. Je ne prétends pas inférer de là qu'elles soient matériellement fausses ; mais il y a lieu de supposer qu'elles ont été préparées d'avance afin de mieux cacher la simulation de pavillon, dont le capitaine a fait l'aveu. » Le conseil, adoptant l'avis du commissaire du gouvernement, valida la prise de la *Nancy* et l'adjugea avec sa cargaison aux armateurs et à l'équipage de l'*Enjôleur**.

§ 3073. Dans l'instance pendante entre le navire autrichien la *Cybèle* et le corsaire français l'*Achille*, qui l'avait capturé, le même tribunal décida (13 ventôse an X) que la prise doit être déclarée nulle lorsque le capteur déclare faussement dans son procès-verbal de prise : 1° qu'il y a eu combat, tandis que, au contraire, le na- Fausses déclarations du capteur. La *Cybèle* contre l'*Achille*.

* Pistoye et Duverdy, t. II, tit. 8, ch. II ; Barboux, *Jurisprudence du conseil des prises*, pp. 45 et seq.; Valin, *Traité*, ch. v, sect. 3; Gessner, pp. 399 et seq.; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 7, §§ 271 et seq.; Merlin, *Répertoire*, v. *Prises marit.;* Lebeau, *Code des prises ;* Massé, t. I, § 415; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, tit. 13, ch. II, sect. 2, § 2.

vire capturé s'est rendu sans résistance ; 2° que l'équipage entier a pris la fuite, tandis que tous les hommes sont restés à bord après la prise et qu'ils n'ont quitté le bâtiment que sur l'ordre et d'après le consentement formel du corsaire ; et 3° lorsqu'à son arrivée il dissimule la présence à bord de plusieurs matelots du bâtiment capturé, qu'il ne fait comparaître pour l'interrogatoire que plusieurs jours après son arrivée au port.

Semonce et faux pavillon. Le *Pourvoyeur* contre le *John-William*.

§ 3074. A propos de la capture du navire anglais le *John-William* par le corsaire le *Pourvoyeur* la Cour de cassation jugea (19 germinal an VII) « que lorsqu'il s'agit de savoir si un corsaire français a tiré le coup de semonce et fait une prise sous pavillon étranger, les juges doivent interroger non seulement l'équipage capturé, mais encore les officiers et les matelots du bâtiment capteur » ; elle cassa en conséquence le jugement du tribunal de Calais, qui, se contentant de la déposition des gens du navire capturé sans confronter ceux-ci avec l'équipage du capteur ni recourir aux autres sources d'information prescrites par la loi, avait admis comme prouvé le fait de semonce sous un faux pavillon et dépouillé le capteur en adjugeant la prise à l'État *.

Décisions des conseils des prises français pendant la guerre avec l'Allemagne en 1870-1871.

§ 3075. Pendant la dernière guerre contre l'Allemagne, la France institua deux conseils des prises : l'un a siégé à Paris du 22 octobre 1870 au 7 janvier 1871, sous la présidence de M. de Clercq, ministre plénipotentiaire et membre du comité du contentieux des affaires étrangères ; l'autre a fonctionné à Tours et à Bordeaux. Parmi les décisions rendues par ces conseils aucune ne s'applique à des espèces ou à des points de droit absolument nouveaux. Tous les bâtiments avaient été pris sous pavillon ennemi par des croiseurs de la marine militaire : circonstance qui a naturellement entraîné leur condamnation et leur adjudication au profit des capteurs, sous réserve des droits dévolus à la caisse des invalides de la marine.

Il n'en a pas été de même de leurs cargaisons. Les conseils, se guidant sur la déclaration du congrès de Paris du 16 avril 1856, n'ont prononcé la confiscation des objets trouvés à bord au profit des capteurs que lorsqu'ils ont pu constater que les marchandises appartenaient réellement et en toute propriété à des sujets ennemis ; toutes les fois, au contraire, qu'il a été prouvé qu'elles appartenaient à des neutres, les conseils en ont ordonné la restitution

* Pistoye et Duverdy, t. II, tit. 8, ch. II; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 7, §§ 271 et seq.

immédiate à leurs propriétaires, à la charge par eux de payer les frais de procédure, de gardiennage et de magasinage, et le fret jusqu'au port où le navire capturé avait été conduit.

Dans tous les cas où la neutralité du chargement ne leur a pas paru suffisamment établie, les conseils ont accordé des sursis aux intéressés jusqu'à due justification de leur droit de propriété et de leur qualité de sujets neutres.

D'après la jurisprudence invariablement consacrée à cet égard en France, les effets personnels, l'argent, les instruments nautiques et les pacotilles reconnus appartenir en propre aux capitaines et aux équipages des navires capturés ont été restitués intégralement et sans frais aux ayants droit.

§ 3076. Comme exemple de la procédure que nous venons de résumer, nous croyons utile de reproduire les motifs sur lesquels le conseil des prises de Paris, sous la présidence de M. de Clercq, a basé sa décision dans les deux cas suivants (audience du 31 décembre 1870) : Cas pratiques.

Dans l'affaire du trois-mâts prussien *Johann*, capturé par l'aviso de la marine française le *Bougainville* et amené à Cherbourg, le navire a été déclaré de bonne prise comme propriété ennemie ; la pacotille, les effets personnels, les instruments et les cartes ont été restitués au capitaine ; quant à la cargaison, revendiquée par les chargeurs et des consignataires établis en pays neutre, une partie a été déclarée de bonne prise, tandis que l'autre partie a dû être restituée aux réclamateurs ou à leurs ayants cause, contre le remboursement des frais de garde, procédure ou autres, et contre paiement, en faveur des capteurs, à qui le montant en est adjugé dans les conditions réglementaires, du fret proportionnel acquis au navire depuis Cherbourg. Cette sentence est précédée de considérants longuement développés, desquels nous extrayons ceux qui ont le plus particulièrement trait à la cargaison : Le *Johann*.

« Considérant que des actes notariés et autres documents produits à l'appui de la requête résulte la preuve manifeste que les réclamateurs des marchandises inscrites sur les connaissements cotés 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16 et 19 sont tous sujets neutres et propriétaires de denrées qui leur étaient expédiées par leurs correspondants de Belize ;

« Considérant que pour les connaissements cotés 15 et 17 le chargeur est le sieur Cramer, qui ne justifie pas avoir perdu sa qualité de sujet allemand, mais que le destinataire C.-W. Dieseldorff, d'origine hambourgeoise, a été naturalisé dans le Honduras

britannique et a établi en due forme sa qualité de propriétaire exclusif de la marchandise qu'il réclame ;

« Considérant que les marchandises inscrites sur le connaissement coté 18, bien que chargées par Hunter et Ce, qui semblent être sujets neutres, sont consignées à Schrœder et Bœminger, commanditaires de la maison Schrœder, de Hambourg, port ennemi ;

« Considérant que Schrœder et Bœminger sont tous les deux d'origine allemande, et qu'en principe on ne cesse pas d'appartenir à un pays parce qu'on réside dans un autre en vue d'y faire le commerce ;

« Considérant que pour ne plus tenir à sa patrie il faut y avoir renoncé par l'adoption d'une patrie nouvelle, c'est-à-dire par la naturalisation, seule capable de donner l'intégralité des droits du citoyen ;

« Considérant que de même qu'un neutre malgré sa résidence en pays ennemi ne perd pas de plein droit sa qualité de neutre, la résidence commerciale d'un ennemi dans un port neutre ne fait pas perdre à celui-ci sa qualité ennemie ;

« Considérant que Schrœder et Bœminger, en réclamant comme consignataires les quinze balles couperose du connaissement coté 18, ne justifient pas avoir acquis par naturalisation la nationalité anglaise et ne fournissent aucune pièce probante à l'appui de leur prétendu droit de revendication contre les capteurs du *Johann ;*

« Considérant enfin qu'à l'exception des marchandises consignées à Schrœder et Bœminger par le connaissement coté 18, la propriété neutre de la cargaison du *Johann*, telle qu'elle est spécifiée sur les connaissements cotés 1 à 14 inclusivement, 16 et 19, se trouve dûment justifiée, et doit être restituée aux ayants droit, conformément à la déclaration du 16 avril 1856, etc. »

Le Paul-Auguste.

§ 3077. Dans l'affaire du brick prussien *Paul-Auguste*, capturé par l'aviso à vapeur français le *Souffleur*, et déclaré de bonne prise comme propriété ennemie, le conseil.

« En ce qui concerne la cargaison ;

« Considérant que des trois connaissements trouvés à bord et de l'interrogatoire du capitaine, ainsi que du manifeste de la douane de sortie, résulte la preuve manifeste que la cargaison du *Paul-Auguste* a été embarquée le 17 juin à Terra-Nova, port neutre, à destination de Rotterdam, port également neutre ;

« Considérant que si le soufre dont se compose cette cargaison constitue un article de contrebande de guerre, il n'est cependant

saisissable comme tel, quand ses propriétaires sont neutres, que lorsqu'il est destiné à l'ennemi ;

« Considérant que le *Paul-Auguste* a embarqué sa cargaison dans un port neutre pour un autre port neutre, à une époque où, la guerre n'étant ni déclarée ni présumable, le soufre constituait un article de commerce licite ;

« Considérant qu'en l'absence de tout indice résultant soit des pièces trouvées à bord, soit des déclarations faites par le capturé, il est impossible de déterminer si Wolf et C[ie] de Terra-Nova, chargeurs du *Paul-Auguste*, sont propriétaires de la cargaison ou ont agi comme simples commissionnaires d'ordre et pour compte d'un tiers ;

« Considérant que la même incertitude existe quant à la qualité réelle de Schleusner, Stœngel et C[ie] de Rotterdam, mentionnés sur un des connaissements comme consignataires de 2,500 cantars de soufre ;

« Considérant que le surplus de la cargaison du *Paul-Auguste*, soit 1,300 cantars de soufre, étant consigné à ordre, ne peut être revendiqué contre le capteur qu'à charge de justifier d'un droit de propriété neutre qui ne se laisse induire d'aucune des pièces trouvées à bord de la prise ;

« Considérant que d'après la lettre et l'esprit de la déclaration du congrès de Paris en date du 16 avril 1856, les cargaisons embarquées sous pavillon ennemi ne peuvent être revendiquées par les intéressés qu'à la condition par eux de justifier en due forme de leur droit de propriété et de leur nationalité neutre ;

« Considérant qu'à raison des circonstances, cette double justification n'a pu être faite jusqu'à présent ni par Wolf, Raabe et C[ie] de Terra-Nova, ni par Schleusner, Stœngel et C[ie] de Rotterdam, ni par les ayants droit du connaissement à ordre trouvé à bord du *Paul-Auguste*.

« Décide qu'il est sursis à statuer sur la validité de la capture de la cargaison de soufre trouvée à bord du navire *Paul-Auguste* jusqu'à ce que les propriétaires aient justifié en due forme de leur qualité de citoyens neutres*. »

Législation anglaise.

§ 3078. Les Cours de prises anglaises appliquent en principe le droit international. Pour répéter le langage de Lord Stowell, « la

* *Conseil des prises, décisions rendues d'octobre* 1870, *à janvier* 1871. Extrait du *Bulletin officiel de la marine*, Paris, 1871 ; Bulmerincq, *Rapport*, p. 216.

Cour d'amirauté jugeant en pareille matière est proprement et véritablement une Cour de droit international et n'a pas pour mission d'appliquer les lois particulières de tel ou tel pays ».

On admet toutefois que le droit international trouve son expression dans les actes ou les lois que le parlement juge à propos de voter ; et, à vrai dire, on invoque d'une manière directe les principes généraux du droit international que lorsqu'il s'agit de cas non résolus par la loi sur les prises ou par des décisions précédentes.

Depuis 1740, de nombreux actes du parlement ont fixé les règles à suivre dans la procédure en matière de prises.

Acte 13 Georges II.

§ 3079. L'acte 13 Georges II dispose que lorsqu'un certain délai s'est écoulé sans que la prise ait été réclamée, cette prise doit être relâchée ou condamnée, selon les résultats de l'instruction provisoire. Cette disposition paraît toutefois avoir été rarement appliquée. C'est du moins ce qui ressort d'une lettre écrite par Sir William Scott et Sir J. Nicholl à M. Jay, ministre des Etats-Unis à Londres, lettre dans laquelle ces deux célèbres jurisconsultes adoptent les principes développés dans le rapport présenté au roi d'Angleterre en 1753, auquel nous empruntons les passages suivants :

Rapport au roi. 1753.

Devoirs du capteur.

« Le capteur, aussitôt après avoir amené sa prise dans le port, doit envoyer ou déposer, sous la foi du serment, au greffe de la Cour d'amirauté tous les papiers qu'il a trouvés à bord du navire capturé. Au bout de quelques jours les commissaires du port où la prise est amenée procèdent, dans la forme prescrite, à l'interrogatoire sommaire (*in præparatorio*) du capitaine et de quelques-uns des hommes de l'équipage ; dès que cet interrogatoire est terminé, le procès-verbal en est également envoyé au greffe de la Cour d'amirauté. Le capteur retire du greffe un avis, qu'il fait afficher à la Bourse royale, et par lequel il porte la capture à la connaissance du public et invite toutes les personnes intéressées à exposer les motifs qu'ils opposent à la condamnation du navire et de la cargaison. A l'expiration d'un délai de vingt jours, l'avis est renvoyé au greffe avec une copie du certificat de sa publication. S'il survient quelque réclamation, alors on instruit la cause en s'appuyant sur les informations et les preuves fournies par les papiers de bord et l'interrogatoire préparatoire.

Devoirs des neutres.

« Voici maintenant quels sont les devoirs à remplir par les neutres. Dès qu'il arrive dans le port, le capitaine doit dresser un protêt en règle, qu'il transmet avec les enquêtes et documents qu'il juge utiles au correspondant de ses armateurs à Londres, ou au

consul de sa nation, qu'il charge de revendiquer le navire ou la cargaison. Le plus habituellement le capitaine se transporte lui-même à Londres pour aviser personnellement à la défense de ses intérêts. L'ayant droit fait alors rédiger par un avocat une requête qui expose sommairement les faits établissant à qui appartiennent le navire et le chargement et prouvant qu'ils ne constituent pas propriété ennemie. La caution pour la garantie éventuelle des frais auxquels le réclamant pourrait être condamné est de 60 livres sterling. D'un autre côté, si le capteur n'avait pas, dès son arrivée au port, rempli les obligations qui lui sont imposées, il pourrait y être contraint, à la demande du défendeur. »

§ 3080. Quant aux formes de la procédure, le document que nous analysons les résume en ces termes : Procédure.

« La sentence d'absolution ou de condamnation avec ou sans frais repose, en première instance, exclusivement sur les pièces de bord et sur les déclarations sous serment des capitaines et des officiers des deux navires. Si ces documents ne fournissent aucun motif à condamnation, on prononce la relaxation de la prise ; dans le cas, au contraire, où ils laisseraient subsister quelque doute, on doit rechercher de nouvelles preuves.

« La revendication du navire et du chargement doit être poursuivie par une personne qui déclare sous serment qu'elle considère la demande comme fondée. En matière de droit international, la bonne foi est de rigueur ; les navires doivent donc être munis de papiers complets et authentiques, et le capitaine est tenu de connaître exactement ses devoirs.

« Le droit international exige que, lorsque le réclamant a par sa faute éveillé des soupçons, il soit condamné à une quote-part proportionnelle des frais, même quand le navire est relâché. C'est ce qui a lieu notamment en cas d'irrégularité, de falsification ou de jet à la mer des papiers de bord, ou bien encore s'ils ont fait naître des doutes sur leur authenticité, ou si, dans le cours de l'instruction, il y a eu de la part du capitaine et des officiers soit des dépositions contradictoires, soit impossibilité de se prononcer sur la propriété neutre ou ennemie du navire ou de la cargaison. Toutes les fois que la prise n'est pas déclarée bonne et valable, le capteur est condamné aux frais de procédure et à des dommages et intérêts en faveur du capturé.

« Lorsque le caractère de la prise ne ressort pas clairement des papiers de bord et de l'instruction préparatoire, on accorde parfois au réclamant la faculté d'en fournir la preuve à l'aide de déposi-

tions de témoins spéciaux (*affidavits*) ; si ces témoignages lui font défaut ou ne suffisent pas à établir ses droits, on s'arrête à la présomption légale que les biens capturés constituent propriété ennemie. Enfin, toutes les fois que les documents et les personnes trouvés à bord ne fournissent pas de preuves dignes de foi, le capteur peut recourir à d'autres moyens, aux frais du défendeur, qui ne peut imputer qu'à lui-même d'avoir fourni des éléments insuffisants d'appréciation *. »

Législation nord-américaine.

§ 3081. Story fait remarquer avec raison que nulle procédure n'offre des différences aussi nombreuses et aussi frappantes que celles qui existent entre la marche adoptée par les tribunaux ordinaires de justice et les formes consacrées par les Cours de prises. « Dans celles-ci, ajoute-t-il, l'instruction, la nature des preuves et les formes de procédure reposent sans doute, en général, sur les règles du droit civil, mais avec toutes les modifications et les transformations exigées tantôt par les belligérants, tantôt par les neutres. »

D'après la législation nord-américaine, la production des preuves puisées dans les pièces de bord et dans l'interrogatoire de l'équipage suit immédiatement l'achèvement de l'instruction préliminaire de la cause, et est admise aussi bien en première instance qu'en appel. Les formes de procédure sont d'ailleurs les mêmes qu'en Angleterre.

Une des obligations les plus essentielles imposées aux capteurs par la législation nord-américaine est celle d'amener sans retard la prise dans un port de l'Union pour y être jugée par le tribunal compétent ; l'oubli de cette injonction entraîne pour le capteur condamnation à dommages et intérêts envers le neutre dont il a saisi les biens.

Pour arriver à la restitution de la propriété capturée, l'ayant droit est tenu d'accompagner sa demande d'une déclaration par témoins établissant la réalité des faits qui militent en sa faveur. Tant que cette déclaration n'a pas été produite, on ne lui permet pas de contrôler le dossier de l'affaire, en raison des graves inconvénients qui en pourraient résulter. Dans quelques occasions cependant, le juge autorise la communication de certaines pièces, afin que le défendeur puisse préciser les points principaux de sa réclamation.

* Phillimore, *Com.*, v. III, § 440 ; Gessner, pp. 403 et seq. ; Wildman, v. II, ch. x ; Wheaton, *On captures*, app. ; Wheaton, *Reports*, v. I, p. 494.

Les tribunaux nord-américains, s'écartant sur ce point des usages suivis par les Cours anglaises, ne rendent leur jugement sous forme de décision interlocutoire qu'après la solution finale de toutes les questions pendantes. Les sentences prononçant relaxation des prises sont tantôt pures et simples, tantôt accompagnées d'une condamnation au paiement des frais *.

§ 3082. La sentence du tribunal de prises met fin à la responsabilité du capteur en même temps qu'elle donne ouverture à celle de l'État. Un semblable jugement est bien définitif à l'égard des sujets du pays ; mais il ne saurait avoir le même caractère à l'égard des étrangers, dont les gouvernements peuvent, certaines circonstances étant données, exiger que leurs nationaux soient dédommagés des préjudices qu'ils ont soufferts et, en cas de refus, recourir soit à des actes de représailles, soit à une rupture d'hostilité. Responsabilité de l'État.

Ce principe est défendu par un grand nombre de publicistes et repose sur des précédents historiques, parmi lesquels on peut citer le différend survenu en 1753 entre l'Angleterre et la Prusse, ainsi que celui que les États-Unis eurent avec le Danemark en 1830 et dont nous avons parlé ailleurs. Quant à nous, il nous est difficile de l'accepter sans réserve et d'admettre que, sauf les cas de déni formel de justice ou de violation manifeste des règles les plus sacrées du droit international, un jugement de Cour de prises ne soit pas aussi obligatoire pour les étrangers que pour les nationaux. La souveraineté des États et l'indépendance absolue de leurs tribunaux exigent également que les sentences judiciaires, lorsqu'elles sont devenues définitives, soient acceptées et respectées comme telles par tous ceux dont elles affectent les intérêts **.

§ 3083. Tout capteur est responsable des prises qu'il fait et des préjudices que ces actes ont occasionnés à des tiers. Lors donc que la capture n'est pas déclarée bonne et valable par les tribunaux appelés à la juger et que la restitution aux ayants droit en est ordonnée, Frais et indemnités de dommages et de préjudices.

* Halleck, ch. XXXI, §§ 20 et seq.; Phillimore, *Com.*, v. III, pp. 560 et seq.; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 186 ; Wildman, v. II, ch. X ; Boeck, *Propriété privée ennemie*, § 372 ; Bulmerincq, *Rapport*, p. 184.

** Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. II, § 16 ; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. II, § 5 ; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. XXIV ; Vattel, *Le droit*, liv. II, ch. XVIII, § 350 ; Rutherforth, *Inst.*, b. 2, ch. IX, § 19; Martens, *Précis*, § 257 ; Manning, pp. 383, 384 ; Halleck, ch. XXXI, §§ 16, 17 ; Bello, pte. 2, cap. V, § 4 ; Martens, *Essai sur les armateurs*, ch. I, § 4 ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 6 ; Vergé, *Précis de Martens*, t. II, p. 191 ; Pradier-Fodéré, *Vattel*, t. II, pp. 330, 331.

il peut, suivant les circonstances, être condamné soit à des dommages et intérêts, soit au paiement des frais de procédure ; sous ce rapport les tribunaux sont souverains pour apprécier s'il y a lieu ou non à indemnité.

Hautefeuille fait à ce sujet l'observation suivante : « Les traités et l'usage général des nations ont admis que cette séparation serait faite par le paiement à la partie saisie de tous les dommages qu'elle a pu éprouver et des bénéfices dont elle a été privée ; mais pour donner ouverture au droit de réclamer des dommages et intérêts il ne suffit pas que la saisie ait été jugée non valable ; il est nécessaire que le jugement constate que la saisie était dénuée de fondement au moment même où elle a été opérée. »

Hautefeuille ajoute que le capteur ne peut jamais être tenu à des dommages et intérêts lorsque le relâchement a été amené par des pièces qui ne se trouvaient pas sur le navire au moment de la saisie.

Cas du navire *Ostee*. 1854.

§ 3084. En 1854, pendant la guerre de Crimée, l'*Ostee*, se rendant, sous pavillon mecklembourgeois de Cronstadt à Elseneur, fut saisi par un vaisseau de guerre anglais et envoyé à Londres pour être jugé comme prise. Après l'examen des papiers de bord et l'interrogatoire ordinaire de l'équipage, on constata qu'il n'y avait pas lieu de le condamner. Le navire et son chargement furent rendus aux ayants droit, mais sans frais ni dommages et intérêts.

Appel ayant été interjeté devant le conseil privé, les membres de ce conseil, dans le jugement qu'ils rendirent, émirent l'avis que la restitution d'un navire et de son chargement peut entraîner selon les circonstances de l'affaire l'une ou l'autre des conséquences suivantes : 1° les ayants droit peuvent être enjoints de payer aux capteurs leurs frais et dépens ; ou 2° la restitution peut être une restitution pure et simple, sans frais, dépens ou dommages et intérêts à l'une ou à l'autre partie ; ou 3° les capteurs peuvent être enjoints de payer des frais ou des dommages et intérêts aux ayants droit. Ces prescriptions répondent aux différentes circonstances dans lesquelles les captures peuvent s'effectuer, mais qui ne fournissent pas en définitive de juste cause de condamnation.

Un navire peut avoir occasionné sa capture par sa propre conduite ; or en pareil cas il est raisonnable qu'il doive indemniser les capteurs des dépenses que sa conduite a causées ; ou bien il peut, sans qu'il y ait faute de sa part, se trouver dans une situation suspecte de nature à donner le droit ou même à imposer le devoir à

un belligérant de le saisir. Il peut y avoir faute de la part du capteur ou de celle du capturé ; or dans ces cas il peut exister *damnum absque injuriâ* (dommage par suite de préjudice) et n'y avoir lieu qu'à restitution pure et simple. Un troisième cas peut se présenter, où non seulement le navire n'est point en faute, mais encore ne fournit, par quelque acte de son fait, volontaire ou involontaire, aucun sujet légitime de soupçon ; en pareil cas, un belligérant peut à ses risques et périls le saisir en courant la chance de rechercher et de produire quelque fait propre à justifier la capture ; mais s'il n'y parvient pas, il paraît raisonnable qu'il paie les frais et les dommages qu'il a occasionnés.

Les membres du conseil privé admirent que l'affaire qui leur était soumise rentrait sous une de ces trois règles, et ils accordèrent aux ayants droit leurs frais dans la juridiction inférieure, mais non en appel. Ils leur allouèrent aussi des dommages, dont le montant devait être fixé par le *Registrar* et des négociants. Ce montant fut plus tard payé par le gouvernement anglais.

Les frais et les dommages, lorsqu'ils sont décrétés contre les capteurs, ne le sont pas à titre de pénalité, mais de compensation à la partie lésée. Pour exempter les capteurs des frais et des dommages en cas de restitution, il faut qu'au navire ou au chargement se rattachent quelques circonstances donnant de justes raisons de croire que le navire ou le chargement pouvaient se trouver en état de prise légitime. On ne saurait définir ce qui au juste constitue cette cause probable de nature à justifier une capture : elle doit se régler d'après les circonstances particulières à chaque cas. Il n'est pas nécessaire, pour faire condamner les capteurs à payer des frais et des dommages, de prouver qu'ils ont tenu une conduite vexatoire. Une erreur commise de bonne foi, quoique occasionnée par un acte du gouvernement, n'affranchit pas non plus les capteurs de l'obligation d'indemniser un neutre des dommages que les capteurs lui ont fait éprouver par leur conduite.

Dans le cours de leur jugement, les membres du conseil privé déclarèrent en outre que la loi qu'ils allaient poser ne pouvait être limitée à la marine anglaise ; la règle doit s'appliquer aux capteurs en général, à quelque nation qu'ils appartiennent. On ne peut permettre à aucun pays d'établir une règle exceptionnelle en sa propre faveur ou en faveur de classes particulières de ses sujets. Les décisions rendues par des tribunaux étrangers sur le droit des gens ont droit à la même portée que celles des autres tribunaux où siège

le tribunal qui les a rendues. L'Amérique a emprunté presque tous ses principes de jurisprudence sur les prises aux décisions des tribunaux anglais, et, quel qu'ait pu être le cas autrefois, aujourd'hui il n'est pas d'autorités que les tribunaux anglais ne citent, dans les affaires où elles sont applicables, avec plus de respect que celles des jurisconsultes distingués de France ou d'Amérique. Les raisons qu'on fait valoir pour justifier ou excuser la conduite d'un officier de la marine anglaise doivent être admises par les tribunaux de tous les pays des deux côtés de l'Atlantique pour justifier ou excuser les capteurs de leur nationalité respective.

Loi des Etats-Unis.

§ 3085. D'après la loi des États-Unis (acte du 26 juin 1812, section 6) les Cours compétentes pour statuer en cette matière sont autorisées à restituer les prises en totalité ou en partie lorsque la capture a été faite sans *cause juste ;* si elle a été faite sans *cause probable* ou autrement sans raison plausible, elles peuvent adjuger à la partie lésée des dommages et intérêts. Pour baser une sentence de ce genre, on se guide en général d'après l'intention et le degré de bonne foi qui ont dû faire agir les capteurs ; il est rare qu'un tribunal alloue des indemnités pour la simple erreur qu'il a pu commettre, à moins que les conséquences n'en aient été très sérieuses pour les intéressés. Lorsque la prise déclarée non valable par les tribunaux s'est perdue par la faute ou la négligence de ceux qui s'en sont emparés, ces derniers sont tenus de payer la valeur du bâtiment et du chargement à ses propriétaires et de leur rembourser des frais qu'ils auront pu faire et même le montant de la prime d'assurance, si elle a été payée. Les tribunaux de prises ont beaucoup discuté les questions relatives à la responsabilité qui incombe à des propriétaires de navires armés en course, ainsi qu'aux chefs d'escadre, pour les prises faites par leurs subordonnés. Ces chefs ont à répondre de toutes les fautes ou délits que commettent les gens sous leurs ordres, soit en leur présence, soit d'après les instructions qu'ils leur donnent. Quant aux frais et aux indemnités à payer aux parties lésées, on suit à cet égard la règle générale d'après laquelle l'offenseur est seul responsable. Aux États-Unis, on fait peser sur les chefs d'escadre et les propriétaires de navires en course jusqu'à la responsabilité des actes commis par simple autorisation ; en Angleterre, au contraire, il est indispensable que les ordres donnés soient positifs et formels. Les armateurs et les capitaines de corsaires sont responsables des captures illégales jusqu'à concurrence de la valeur totale des pertes qu'ils ont réellement occasionnées. Les répondants ne sont respon-

sables que du montant garanti par eux, à moins que leur caution ne soit illimitée *.

§ 3086. On demande si dans le cas où le capteur est dans l'impossibilité de payer les dommages et intérêts, l'État auquel il appartient doit le faire à sa place. Paiement des dommages et intérêts.

Il faut ici distinguer entre les vaisseaux de guerre et les corsaires. Dans tous les pays, ces derniers doivent fournir un cautionnement destiné entre autres choses à assurer aux neutres satisfaction dans le cas où il leur serait porté préjudice. On doit donc rendre responsable le capitaine d'abord, ensuite le propriétaire ; dans le cas où le capitaine et le propriétaire ne seraient pas une seule et même personne, leurs ressources privées et le cautionnement doivent être mis à contribution. Ce principe a été reconnu formellement par de nombreux traités.

Hautefeuille fait la remarque parfaitement juste que dans le cas où le cautionnement et la fortune du propriétaire et du capitaine ne suffiraient pas au paiement de l'indemnité, l'État avec l'autorisation duquel le corsaire a été armé en est responsable envers le neutre.

§ 3087. Comme on a pu en juger par ce qui précède, la juridiction en matière de prises est encore loin d'être complète, établie sur des bases fixes et invariables ; elle présente beaucoup d'imperfections, de défectuosités et d'équivoques, qui en compromettent ou en infirment essentiellement l'autorité. Il n'est donc pas surprenant que des publicistes, même parmi les plus autorisés, ne l'admettent qu'avec certaines réserves comme une nécessité éventuelle en vue d'éviter de pires conséquences, et manifestent des tendances à une sérieuse réforme en cette matière. Réforme des tribunaux de prises.

De son côté, l'Institut de droit international, dans sa session de 1877, tenue à Zurich, au mois de septembre, a pris les résolutions suivantes :

« L'Institut déclare que le système actuel des tribunaux et celui de l'administration de la justice en matière de prises sont défectueux et considère comme urgent de porter remède à cet état de choses par une nouvelle institution internationale.

* Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 360 et seq. ; Massé, t. I, § 419 ; Gessner, pp. 414 et seq.; Bluntschli, § 854; Fiore, t. II, p. 533; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 452 et seq.; Kent, v. I, p. 105; Wildman, v. II, pp. 163 et seq.; Halleck, ch. xxx, §§ 29, 30; Bello, pte. 2, cap. v, § 4; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. xix; Valin, *Traité*, pp. 238, 240 ; Steck, *Essais*, p. 113; Gessner, p. 425 ; Halleck, ch. xxxi, § 29, note.

« Il est d'avis qu'il y a lieu :

« 1° De formuler par traité les principes généraux en matière de prises ;

« 2° De remplacer les tribunaux jusqu'ici exclusivement composés de juges appartenant à l'État belligérant par des tribunaux internationaux, qui donnent aux particuliers intéressés de l'État neutre ou ennemi de plus amples garanties d'un jugement impartial ;

« 4° De s'entendre sur une procédure commune à adopter en matière de prises.

« Toutefois l'Institut croit devoir déclarer que dès à présent il considérerait comme un progrès l'institution de tribunaux mixtes, soit de première instance, soit d'appel, sur les bases de projet élaboré par M. Westlake. »

M. Westlake propose l'institution d'un tribunal des prises, propre ou spécial, sur le territoire du belligérant, mais seulement quand un État neutre a préalablement conclu un traité d'organisation du tribunal des prises avec l'un des États belligérants, et, dans l'éventualité d'une guerre, pour le cas de prises faites sur les nationaux du neutre. Dans ce tribunal, le belligérant et le neutre nommeraient chacun un juge, puis un troisième ; ou même un quatrième juge, s'il le fallait, serait désigné par une ou deux puissances neutres.

Dans le cas où cela ne serait pas admis, le neutre intéressé proposerait au belligérant certains États, parmi lesquels le belligérant en choisirait un ou plusieurs, qui désigneraient le juge ou les deux juges nécessaires*.

SECTION III. — Du partage des prises en commun.

Captures faites en commun.

§ 3088. On appelle captures en commun celles qui sont opérées soit par deux ou plusieurs navires agissant de conserve ou isolément, soit avec le concours ou sous la protection de troupes de terre.

Cette sorte de captures soulève des questions fort délicates. Il s'agit en effet de rechercher quels sont les véritables auteurs de la capture, c'est-à-dire ceux qui ont droit de participer à sa valeur.

* Bulmerincq, *Revue de droit int.*, t. XI, 1879, p. 186; Rapport, pp. 551 et seq.; Boeck, *Propriété ennemie*, pp. 346 et seq.

L'usage général est de répartir le produit de la prise entre tous ceux qui ont effectivement et matériellement coopéré à la capture. Toutefois l'application de cette règle aux cas particuliers qui peuvent survenir est plus difficile qu'on ne se l'imagine au premier abord, et exige une étude attentive des circonstances qui s'y rattachent. L'appréciation de la part de coopération nécessaire pour constituer une capture en commun dépend en grande partie du caractère des navires et de leur situation respective au moment où la prise a été faite*.

Pratique consacrée au sujet des captures effectuées par des bâtiments de l'État.

§ 3089. Dans les prises opérées par des vaisseaux de guerre, tous ceux qui sont présents au moment de la capture ont droit au partage de leur produit net. Cette règle est basée sur l'obligation qui incombe à tous les bâtiments de l'État indistinctement d'attaquer l'ennemi partout où il se trouve, et sur la présomption qui en découle que les vaisseaux de cette classe qui étaient présents sur le lieu de la capture se trouvaient là *animo capiendi*. On allègue également comme raison justificative de ce mode de procéder la nécessité de fortifier par tous les moyens possibles l'harmonie si nécessaire dans le service maritime. Mais le bâtiment qui réclame une semblable participation doit avoir été présent à l'acte de la capture ou au moins au commencement de la chasse et du combat, c'est-à-dire que son intervention doit avoir été au moins morale, si elle n'a pu être matérielle, s'il n'y a pas eu concours immédiat, direct et effectif. Quand les circonstances qui ont accompagné la capture n'établissent pas d'une manière satisfaisante la présomption d'*animus capiendi*, ainsi qu'il arrive, par exemple, lorsque le bâtiment réclamant a dirigé sa route vers un lieu différent de celui où le fait s'est accompli, toute réclamation de sa part aux bénéfices de la prise est mal fondée. Cependant la divergence dans la route suivie n'est pas toujours un motif suffisant pour invalider une demande de partage; car deux vaisseaux peuvent très bien ne pas parcourir la même ligne pour atteindre le but commun qu'ils ont l'un et l'autre en vue ; il y a même des circonstances où ils obtiennent de meilleurs résultats en naviguant séparément ou en suivant des directions contraires. Toutefois lorsque le bâtiment réclamant a changé de route avant que la capture ait été opérée et a ainsi prouvé qu'il renonçait à tout dessein de continuer la chasse, sa réclamation

* Twiss, *War*, § 184; Halleck, ch. xxx, § 6; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 386 et seq.; Wildman, v. II, pp. 327 et seq.; Pistoye et Duverdy, t. II, tit. 9, ch. ii, sect. 4; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 8 art. 3.

ne saurait être admise, pas plus que lorsqu'il s'agit d'une simple reconnaissance sans intention manifeste de s'emparer du navire surveillé. Il est également difficile de supposer l'existence de l'*animus capiendi* lorsqu'on n'a fait qu'apercevoir la prise du haut des mâts. Dans toutes les espèces de ce genre, la preuve doit être fournie par la partie qui réclame une participation aux bénéfices de la prise. Or il ne suffit pas que le bâtiment qui prétend avoir concouru à la capture prouve qu'il était en vue de celui qui l'a définitivement opérée ; il faut encore qu'il ait été vu par le navire capturé. Ce double fait se constate d'abord directement par les dépositions des témoins, ensuite implicitement par une déduction corrélative et incontestable. On entend par *être en vue* le fait d'être aperçu à la fois par le capteur et par le capturé, de sorte que la présence du tiers puisse être considérée comme une cause d'intimidation ou de découragement pour le navire poursuivi et d'appui moral pour le poursuivant. Cette dernière condition n'est même pas indispensable, s'il est constaté qu'après que le prétendant au bénéfice de la capture a été aperçu des deux parties en présence, les obscurités de la nuit l'ont seules empêché de conserver la même position et qu'il a continué de marcher dans la direction qu'il suivait lorsqu'il s'est approché de la prise *.

Services antérieurs et postérieurs à l'amarinage.

§ 3090. Les services rendus antérieurement ou postérieurement à l'amarinage d'une prise ne donnent aucun droit aux bénéfices qui en proviennent.

Cas pratiques.

En 1800, un bâtiment de guerre anglais avait été expédié pour porter des renforts à Lord William Bentinck à Livourne. En passant près des côtes d'Italie, il entendit le feu d'une attaque combinée des troupes sous le commandement de ce général et de la flotte anglaise contre la ville de Gênes. Au lieu de continuer de marcher vers Livourne, il gouverna dans la direction de la canonnade et arriva en vue de Gênes au moment où la place capitulait ; mais comme, d'une part, il ignorait complètement quel était le but de l'attaque, et comme, d'autre part, les belligérants ne savaient même pas qu'il se trouvât en vue, il ne fut point admis au partage des prises opérées dans le port à la suite de la reddition de la place. On agit de même à l'égard d'un autre vaisseau de guerre, expédié pour renforcer l'escadre anglaise opérant contre

* Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 389 et seq. ; Twiss, *War*, § 184 ; Halleck, ch. xxx, §§ 7, 8 ; Wildman, v. II, pp. 327, 342 et seq. ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 8, art. 3, § 2.

Buenos-Aires, lequel arriva au lieu de sa destination après la capitulation *.

§ 3091. Les navires convoyeurs peuvent être admis aux bénéfices des prises, pourvu qu'ils soient munis de l'autorisation nécessaire et que la capture n'ait pas lieu à une distance telle qu'elle les empêcherait de remplir le devoir spécial qui leur est imposé, celui de protéger le convoi confié à leur garde. En abandonnant le convoi pour chasser une prise, ils perdent tous les droits attachés à leur caractère militaire **. Navires convoyeurs.

§ 3092. Lorsque plusieurs navires sont réunis pour opérer sur un même point ou pour mener à fin la même entreprise, et lorsqu'ils sont sous les ordres d'un seul et même chef, l'usage a prévalu d'accorder à tous un droit égal de participation aux bénéfices des prises, quand bien même ils ne se seraient pas trouvés en vue au moment de la capture. On suppose en effet, que, comme ils sont tous placés sous le commandement du même chef supérieur, ils ne forment qu'un seul corps, et que partant ils ont tous droit de profiter de ce que l'un ou plusieurs d'entre eux ont pu capturer. Dans ces circonstances, l'unique point à résoudre est de savoir si effectivement tous les bâtiments en question faisaient partie de l'escadre au moment de la prise. Par exemple, pour les navires employés au blocus de ports ou de côtes le service de croisière est considéré comme collectif et solidaire, et tous les bâtiments qui font partie de l'escadre ont droit au partage de toutes les prises faites, bien que quelques-uns d'entre eux n'y aient pas coopéré. Réunion de bâtiments en une même entreprise.

Ainsi lors du blocus du Texel en 1790, plusieurs des navires de l'escadre chargée de cette opération firent isolément une capture sans que les autres navires fussent en vue. La Cour d'amirauté décida néanmoins que l'escadre tout entière devait participer au produit de la prise. Cette participation est du reste admise même dans le cas où une partie de l'escadre aurait été matériellement empêchée de prêter son concours. Cas survenu pendant le blocus du Texel.

Pendant qu'une escadre anglaise bloquait le port de la Valette dans l'île de Malte, un navire français, le *Guillaume-Tell*, chercha vainement à s'échapper et tomba au pouvoir de la partie de l'escadre chargée de lui donner la chasse. Les juges décidèrent égale- Capture du *Guillaume-Tell.*

* Phillimore, *Com.*, v. III, § 392; Wildman, v. II, p. 338; Halleck, ch. XXX, § 10; Dodson, *Reports*, v. I, p. 38; v. II, p. 88.

** Wildman, v. II, pp. 344, 345; Phillimore, *Com.*, v. III, § 395; Halleck, ch. XXX, § 13.

ment dans cette circonstance que le produit de la prise devait être partagé entre tous les navires employés au blocus, quoique plusieurs eussent été mis par les vents contraires dans l'impossibilité physique d'appuyer la poursuite *.

Circonstances qui déterminent la non participation aux bénéfices.

§ 3093. Il ne faut pas croire cependant que le fait de la réunion suffise pour conférer un droit absolu de partage à tous les navires qui composent le groupe; il est encore nécessaire que ces navires soient revêtus d'un caractère militaire et en état de rendre des services de guerre. Par exemple, si un navire faisant partie d'une escadre chargée de maintenir un blocus se trouve désemparé ou avarié au point d'être hors d'état de rendre aucun service au moment de la capture, il est considéré comme exclu du partage, au même titre que le serait tout autre bâtiment resté étranger au fait de la capture. La même règle est appliquée aux bâtiments de transport, qui en raison de leur destination particulière ne peuvent intervenir dans des actes de cette nature**.

Cas où les bénéfices sont communs, et cas où ils cessent de l'être.

§ 3094. Si, au moment d'une capture opérée par une escadre, un ou plusieurs des bâtiments qui en font partie viennent à se séparer des autres de manière à ne pouvoir concourir à l'opération commune, on considère ces bâtiments comme ayant cessé de faire partie de l'escadre et ne devant plus par suite jouir des avantages qui échoient aux autres. Par contre, le gros de l'escadre ne peut réclamer le partage des prises faites par ces bâtiments qui s'en sont détachés. Il en est de même de deux navires faisant route de conserve et qui viennent à se séparer soit pour cause de mauvais temps, soit afin de continuer chacun de son côté la chasse d'un ennemi : les prises faites par chacun d'eux restent intégralement acquises à celui qui les a opérées et ne sont point partagées avec le gros de la flotte ou de l'escadre dont il fait partie, à moins que celle-ci n'y ait apporté un concours direct. La même chose arrive lorsqu'un navire, temporairement détaché d'une armée navale, rejoint le corps de bataille avant qu'un résultat définitif ait été obtenu. Enfin, lorsque deux navires poursuivent ensemble un navire ennemi et que l'un d'eux reçoit l'ordre de donner la chasse à

* Wildman, v. II, pp. 329 et seq. ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 398 ; Halleck, ch. XXX, § 11 ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 8, art. 3, § 2, n° 336 ; Robinson, *Adm. reports*, v. III, § 311 ; Edwards, *Reports*, pp. 6, 124 ; Fauchille, *Du blocus maritime*, p. 381.

** Phillimore, *Com.*, v. III, § 398; Twiss, *War*, § 184; Halleck, ch. XXX, § 12; Wildman, v. II, pp. 335 et seq.

un autre adversaire, tous les deux sont considérés comme ayant participé à la capture des navires poursuivis, quel que soit celui qui ait amariné la prise *.

Captures faites par des forces de mer et de terre combinées.

§ 3095. Certaines opérations militaires faites en commun par des forces navales et des forces de terre conduisent parfois à la capture de navires ou de marchandises ennemis ; lorsque les règlements sur les armées en campagne n'établissent pas à ce sujet des prescriptions différentes, on applique dans ce cas les principes généraux que nous venons de résumer. Seulement, pour qu'il y ait lieu à partage égal du produit des prises, il ne suffit pas, comme pour la marine, que les deux forces soient employées d'une manière générale à la poursuite du même but hostile ; il faut encore que les troupes de terre aient directement et effectivement concouru à l'acte même de la capture ; leur présence passive sur le lieu de l'engagement ou dans le voisinage de l'action ne leur ouvre aucun droit au butin.

Précédents historiques. Avis du conseil d'Etat de France du 4 août 1809.

§ 3096. Le conseil d'Etat de France, dans un avis motivé du 4 août 1809, a tracé le mode de procéder relativement aux prises faites en commun par des forces de terre et de mer. Voici dans quels termes il s'exprime :

« Considérant que bien qu'une batterie de terre qui tire sur un bâtiment ennemi ne remplisse à la rigueur que son devoir, cette réflexion n'a point été appliquée aux navires de l'Etat et qu'il y a de suffisants motifs pour assimiler les uns aux autres et pour accorder aux militaires qui desservent les batteries une prise qui n'eût point eu lieu sans leur fait ; qu'en cas de concurrence avec des vaisseaux de l'Etat ou des bâtiments armés en course, le même principe doit conduire à établir le partage entre les uns et les autres eu égard au nombre des canons et des hommes et dans les proportions de leurs grades, de la manière qui est observée entre plusieurs vaisseaux capteurs ;

« Le conseil est d'avis que les garnisons des forts et des batteries de la côte, qui par l'effet seul de leur artillerie font échouer un bâtiment ennemi ou l'obligent à amener son pavillon, ont droit à la prise, de la même manière qu'un bâtiment de l'Etat qui eût opéré ladite prise, et sous la même déduction envers la caisse des invalides de la marine ;

« Que lorsque les batteries auront contribué à la prise de vais-

* Wildman, v. II, pp. 332 et seq. ; Halleck, ch. xxx, § 14 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 398.

seaux ennemis concurremment avec un ou plusieurs vaisseaux de la marine impériale ou des bâtiments armés en course, les garnisons au service desdites batteries doivent concourir au partage de la prise avec les vaisseaux ou bâtiments co-capteurs en raison du nombre respectif des canons et des hommes et en proportion des grades, de la manière qui est prescrite par les lois et les règlements généraux pour les prises qui auraient été faites concurremment par plusieurs bâtiments de l'Etat ou armés en course, et toujours sous la déduction du droit envers la caisse des invalides de la marine ;

« Que lorsque le fait de la coopération contestée par quelques-unes des parties intéressées, notamment lorsqu'il s'agit de savoir si un détachement ou partie d'un détachement de troupes de terre a contribué à la prise, c'est au conseil des prises à y statuer, d'après la nature des armes employées par le détachement, la distance à laquelle il se trouvait de l'ennemi, et d'après toutes les autres circonstances de la capture, et à régler quels sont ceux qui ont droit à la prise ;

« Que les mêmes dispositions dans les mêmes circonstances s'appliquent aux préposés des douanes qui ont fait une prise ou y ont concouru. »

Quant à ces derniers, il est bon de faire remarquer qu'antérieurement à la décision que nous venons de transcrire, on considérait qu'ils n'avaient pas qualité pour faire des prises sur l'ennemi, et que les prises par eux faites devaient être adjugées à l'État comme les prises faites par des citoyens non porteurs de lettres de marque.

Capture du *Navarrais.*

§ 3097. Le nommé Lebrasse, maître canonnier de la frégate la *Gazelle*, en station aux Antilles, fut chargé avec quatre hommes de l'équipage de faire à terre le service d'une batterie de côte. Le négrier le *Navarrais*, qui faisait la traite, fut capturé par cette batterie. Le ministre de la marine ordonna que le produit de la prise fût partagé entre tout l'équipage de la *Gazelle*. Sa décision était fondée sur l'article 16 de l'arrêt du conseil du 30 août 1784, qui dit : « A l'égard des navires qui ont été pris en fraude par les vaisseaux et bâtiments garde-côtes, la totalité dudit produit (des confiscations) appartiendra aux commandants, aux états-majors et aux équipages preneurs, à la seule déduction des frais de justice, du dixième de l'amiral et de six deniers par livre au profit des invalides de la marine. »

Lebrasse attaqua cette décision ; il soutenait que la prise devait

être distribuée seulement aux cinq hommes de la batterie qui formaient un poste à part, qu'il commandait ce poste et qu'il n'avait pas de supérieurs ; qu'il ne pouvait être considéré au moment de la prise comme faisant partie de l'équipage de la *Gazelle*. Mais cette réclamation fut repoussée le 25 octobre 1835 par le conseil d'Etat, qui décida que le sieur Lebrasse, en s'emparant du bâtiment négrier à l'aide d'un détachement de cinq hommes dont le commandement lui avait été confié, n'avait agi ni pu agir en son nom privé et pour son propre compte ; que le service et la garde d'une batterie de garde ne le rendaient pas indépendant du navire d'où il avait été détaché ; que dès lors la prise devait être partagée entre tous les hommes de l'équipage de la *Gazelle* et non pas seulement entre ceux qui faisaient le service de la batterie *. »

§ 3098. On accorde quelquefois des lettres de marque aux bâtiments légers chargés de garder les côtes dans l'intérêt de la pêche ou du service des douanes, afin qu'ils puissent croiser en dehors des limites ordinaires de leur circonscription et courir sus aux navires marchands ennemis. Ces bâtiments battent flamme et sont bien la propriété de l'Etat ; mais ce ne sont pas à proprement parler des navires faisant partie de la flotte militaire ; partant ils ne sont pas comme ceux-ci obligés de chasser partout les navires ennemis. Par la même raison, ils ne sont pas admis non plus au bénéfice de la présomption de l'*animus capiendi*. D'après ces diverses considérations, les Cours d'amirauté anglaises leur appliquent relativement aux captures faites en commun la jurisprudence consacrée pour les corsaires **. — Garde-côtes munis de lettres de marque.

§ 3099. Les prises opérées conjointement par des embarcations armées se partagent avec les navires dont les embarcations sont détachées, celles-ci constituant une partie intégrante des bâtiments qui les ont équipées. Mais lorsqu'une de ces embarcations a agi séparément du navire auquel elle appartient pour se mettre à la disposition d'un autre bâtiment, ce dernier entre en partage des droits résultant de prises que l'embarcation peut avoir faites ***. — Prises faites en commun avec des embarcations.

* Pistoye et Duverdy, t. II, pp. 432 et seq. ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 399 ; Wildman, v. II, pp. 338, 339 ; Halleck, ch. xxx, § 15 ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 8, art. 3, § 2.

** Halleck, ch. xxx, § 18 ; Twiss, *War*, § 184 ; Wildman, v. II, p. 351 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 395.

*** Phillimore, *Com.*, v. III, § 396 ; Twiss, *War*, § 184 ; Halleck, ch. xxx, 19 ; Wildman, v. II, p. 349.

Prises effectuées par des navires de transport.

§ 3100. Les prises faites par des transports sont soumises aux mêmes règles. L'escadre à laquelle ces navires de transport appartiennent participe au produit de leurs prises, quelle que soit la distance à laquelle se trouve la flotte au moment où la capture a eu lieu ; mais il faut pour cela que le caractère des navires et leur situation respective soient établis par des preuves suffisamment précises*.

Droits des alliés dans cette matière.

§ 3101. Les navires alliés ont droit au partage des prises. Sous ce rapport, on ne distingue point si le produit des prises faites en commun est adjugé aux gouvernements ou attribué aux officiers et aux équipages des navires capteurs.

Lorsque le gouvernement d'un des capteurs alliés décide qu'il y a lieu de restituer la prise et que le gouvernement de l'autre est d'un avis contraire, les juges se bornent à fixer la part qui revient aux deux groupes de capteurs, en laissant chacun libre de disposer de son lot. Une capture faite en commun par plusieurs alliés soulève naturellement la question de savoir quel est le tribunal compétent pour prononcer sur la validité des prises. C'est pour aller au-devant de toute difficulté à cet égard que lors de la guerre d'Orient, par convention spéciale du 20 mai 1854, la France et l'Angleterre établirent les règles suivantes :

Pratique adoptée pendant la guerre d'Orient.

« 1° Si la capture a été faite par des bâtiments des deux nations agissant en commun, le produit net de la prise, déduction faite des dépenses nécessaires, sera divisé en autant de parts qu'il y aura d'hommes embarqués sur les bâtiments capteurs, sans tenir compte des grades ; les parts revenant aux hommes embarqués sur les bâtiments de la nation alliée seront payées et délivrées à la personne dûment autorisée par le gouvernement allié à les recevoir ; la répartition des sommes revenant aux navires respectifs sera faite par les soins de chaque gouvernement, suivant les lois et les règlements du pays.

« 2° Si la prise a été faite par des croiseurs de l'une des deux nations alliées en présence et en vue d'un croiseur de l'autre, le partage, le paiement et la répartition du produit net de la prise, déduction faite des dépenses nécessaires, auront lieu également de la manière indiquée ci-dessus.

« 3° Si la prise faite par un croiseur de l'un des deux pays a été jugée par les tribunaux de l'autre, le produit net de la prise, dé-

* Phillimore, *Com.*, v. III, § 396 ; Wildman, v. II, pp. 334, 335 ; Twiss, *War*, § 184; Halleck, ch. xxx, § 20.

duction faite des dépenses nécessaires, sera remis de la même manière au gouvernement du capteur pour être distribué conformément à ses lois et règlements *. »

Situation spéciale des corsaires.

§ 3102. Les corsaires, n'étant pas obligés, comme les bâtiments de guerre, d'attaquer l'ennemi partout où ils le rencontrent, ne jouissent pas de l'ensemble des droits et des avantages acquis aux navires de la marine militaire, c'est-à-dire qu'on ne leur applique pas la présomption de l'*animus capiendi*: leur intention de procéder ou de coopérer à une capture doit être démontrée par des actes précis, ou établie par des preuves non équivoques. C'est généralement en vue d'avantages personnels qu'ils se munissent de lettres de marque; on ne saurait donc équitablement les mettre sur le même pied que ceux qui agissent en vertu de l'engagement solennel que leur mandat leur impose; aussi refuse-t-on aux corsaires toute participation aux prises pour le fait seul de s'être trouvés en vue lorsque les captures ont été opérées. On comprend en effet que procéder différemment donnerait lieu à de nombreux abus, un corsaire pouvant, par exemple, être tenté de suivre à distance une escadre ou une division navale pour profiter sans danger et sans peine du butin fait sur l'ennemi **.

Prises faites en commun par des corsaires et des bâtiments de guerre.

§ 3103. Dans le cas de prises opérées par un corsaire conjointement avec un bâtiment de guerre, les droits de ce dernier ne priment pas ceux qui appartiennent en propre au corsaire, et il y a lieu à concert entre eux pour la surveillance des intérêts respectifs et la sauvegarde des droits des tiers.

Quand, la poursuite ayant eu lieu en commun, le corsaire se trouve le premier à portée de canon et ouvre son feu, tandis que le navire de guerre s'empare réellement de la prise, on les considère tous deux comme l'ayant faite en commun, et le bénéfice en est partagé entre eux par portions égales. Dans le cas où un des capteurs a eu à supporter des dépenses pour la conservation des intérêts communs, le remboursement s'en effectue sur la totalité de la prise, et le restant net donne seul lieu à la répartition réglementaire ***.

* Pistoye et Duverdy, t. II, p. 447; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 400, 401; Twiss, *War*, § 185; Halleck, ch. XXX, § 16; Merlin, *Répertoire*, v. *Prises marit.*; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 8, art. 3, § 2, n° 341; Ortolan, *Règles*, t. II, app., pec.; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 185.

** Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 387, 388; Wildman, v. II, pp. 341, 342; Twiss, *War*, § 184; Halleck, ch. XXX, § 17; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. XVIII.

*** Pistoye et Duverdy, t. II, tit. 9, ch. II; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 8, art. 3, § 2, n° 340; Wildman, v. II, p. 345; Halleck, ch. XXX, § 23.

Législation française.

§ 3104. Le règlement du 27 janvier 1706 et le décret du 9 septembre 1806 sont les dispositions qui régissent en France le partage ou la répartition des prises faites par les corsaires, soit en commun, soit avec les bâtiments de l'Etat, soit avec le concours d'un ou de plusieurs navires étrangers ou appartenant à une nation alliée.

Règlement du 27 janvier 1706.

Le règlement de 1706 porte :

« Article premier. — Aucun ne pourra être admis au partage d'un vaisseau pris sur l'ennemi, s'il n'a contribué à l'arrêter ou contracté société avec celui qui s'en est rendu maître.

« Art. 2. — Celui qui prétend partager un vaisseau ne sera point censé avoir contribué à l'arrêter, s'il n'a combattu, ou s'il n'a fait tel effort qu'en intimidant l'ennemi par sa présence et en lui coupant le chemin et l'empêchant de s'échapper il l'ait obligé à se rendre, sans qu'il lui suffise d'avoir été en vue et d'avoir donné la chasse, lorsqu'il sera prouvé que cette chasse aura été inutile.

« Art. 3. — Les armateurs qui établiront leur demande en partage sur une convention de partager les prises faites tant en présence qu'en absence, ne pourront justifier cette convention que par acte qui en contiendra les conditions et signé des capitaines ou de leurs écrivains en leur présence, s'ils ne savent signer, ce dont il sera fait mention dans l'acte ; défendant Sa Majesté d'avoir aucun égard aux sociétés verbales, qu'elle déclare nulles et de nul effet.

« Art. 4. — Les armateurs qui donneront la chasse à un vaisseau ennemi et qui en apercevront plusieurs autres pourront néanmoins, en se séparant pour les poursuivre, convenir par des signaux de s'admettre réciproquement au partage des différentes prises qu'ils feront.

« Art. 5. — Lorsque plusieurs corsaires, sans être unis par aucune société, auront donné en même temps dans une flotte, ils partageront entre eux, à proportion du calibre de leurs canons et de la force de leur équipage, le produit de tous les bâtiments qui en auront été pris, de même que s'ils avaient fait société, ayant tous également contribué à la prise.

« Art. 6. — Les prisonniers trouvés sur les vaisseaux ennemis seront exactement interrogés par les officiers des amirautés, tant sur le nombre des vaisseaux qui leur ont donné la chasse et qui ont contribué à les arrêter que sur les signaux qu'ils auront aperçus.

« Art. 7. — Ces mêmes officiers interrogeront aussi les équipages des armateurs, s'ils en sont requis, sur la vérité des signaux. »

Décret du 9 septembre 1806.

§ 3105. Comme complément de ce règlement, l'empereur Napoléon Ier promulgua le 9 septembre 1806 un décret, qui fixe la valeur relative des armes et détermine par rapport aux hommes d'équipage la part revenant à chaque corsaire dans les captures opérées en commun. En voici les principales dispositions :

« Article premier. — Lorsque deux ou plusieurs corsaires, sans être unis par aucune société, auront fait concurremment une prise, son produit sera partagé en proportion du calibre des canons, caronades, et obus montés sur affûts, en batterie et prêts à tirer, dont chaque corsaire sera armé, et du nombre d'hommes composant l'équipage de chacun d'eux.

« Art. 2. — Les caronades dont chaque corsaire se trouvera armé seront évaluées ainsi qu'il suit : une caronade de 12 livres de balles sera considérée comme un canon de 6 ; une caronade de 24 comme un canon de 12, et ainsi de suite.

« Art. 3. — Trois pierriers d'une livre de balles chacun seront évalués comme un canon de 3.

« Art. 4. — Le surplus du règlement du 27 janvier 1706 continuera à avoir sa pleine et entière exécution. »

Jurisprudence de prises française.

§ 3106. Nous allons maintenant examiner comment le conseil des prises et le conseil d'Etat ont interprété les prescriptions qui précèdent dans quelques-uns des cas déférés à leur juridiction.

Capture de la *Brillante*.

Le navire la *Brillante*, qui naviguait sous pavillon autrichien, avait été capturé par plusieurs corsaires ; un d'entre eux, l'*Adolphe*, prétendit avoir *concouru* à la prise. Cette allégation fut contredite par les dépositions de l'équipage capturé, qui établissaient que l'*Adolphe*, quoique en vue, se trouvait tellement éloigné du lieu du combat qu'aucun de ses boulets n'aurait pu porter. A ce témoignage, l'*Adolphe* opposait les déclarations des vigies de la côte espagnole, en face de laquelle le combat s'était livré.

Voici quelles furent les conclusions des commissaires du gouvernement :

« Le corsaire l'*Adolphe* réclame dans le partage de la prise de la *Brillante*, navire impérial et par conséquent ennemi. Les corsaires français la *Marguerite*, l'*Espérance* et le *Furet* lui contestent cette part. Le règlement du 27 janvier 1706 concernant le partage des prises est la seule loi à consulter dans cette affaire. Le rappor-

teur a mis sous vos yeux les déclarations des capturés, les certificats de vigie, qui se trouvaient à la suite de l'information prise à Algesiras, enfin tous les moyens que les parties ont fait valoir pour l'intérêt de leur cause. Vous y avez puisé les faits qui doivent servir de base à la décision que vous allez rendre. Je ne me permettrai que de courtes observations.

« Je ferai remarquer d'abord que les déclarations ne doivent ni ne peuvent prévaloir sur le témoignage assermenté de l'équipage capturé, alors surtout que l'on considère l'énorme distance du lieu de la capture à celui où étaient placées les vigies. Le témoignage des vigies est non seulement incertain, mais discordant ; car la première affirme que les quatre alliés et le *François-Xavier* firent route ensemble pour la première relâche, tandis que la deuxième vigie déclare qu'après quelques coups de canon le corsaire espagnol prit route à l'inverse du navire capturé. Le témoignage de l'équipage est au contraire uniforme ; celui du capitaine capturé, le plus favorable à l'*Adolphe*, puisqu'il dit que ce navire fut le premier à faire feu, déclare que ses boulets ne l'atteignaient pas, et qu'il s'est rendu uniquement aux trois corsaires, puisque les autres ne pouvaient en aucune manière l'avoir pris et que, quoique l'*Adolphe* voulût aller à bord, il ne le put malgré toute la diligence qu'il faisait pour cela, et son équipage riait de voir ce qu'il faisait et de la poudre qu'il employait en vain pendant le temps que dura le combat.

« L'*Adolphe* s'était principalement basé sur cette déposition pour fonder son droit au partage ; il allègue de plus des conventions verbales entre les corsaires du détroit. Il est certain, malgré les dispositions du règlement, que si ce traité verbal existait, les trois corsaires manqueraient à la bonne foi en cherchant à s'y soustraire ; mais, outre que ces traités sont prohibés par le règlement, ils ne sont point convenus par les trois corsaires, et dès lors l'application de la loi doit se faire naturellement aux faits connus. Or il est de fait qu'il n'y avait point de traités par signaux. Rien ne prouve qu'il y en a eu de verbaux : un seul témoin dit que l'*Adolphe* a fait feu le premier sur la *Brillante ;* mais tous s'accordent à dire que son boulet n'arrivait qu'à moitié, qu'il ne pouvait pas même donner la chasse par suite du calme qui régnait. Ses efforts ont donc été impuissants, puisqu'ils ont été inutiles à la capture, suivant l'expression de la loi.

« On ne peut donc pas dire qu'il ait combattu, parce que le combat est une action réciproque ; ni qu'il ait contribué à arrêter

la *Brillante*, puisque le calme ne lui permettait pas seulement de lui donner la chasse. L'*Adolphe* ne peut conséquemment point prétendre au partage du navire, d'après les propres termes de la loi.

« Par ces considérations, je conclus à ce que le navire la *Brillante*, déclaré constamment ennemi, soit adjugé aux trois corsaires la *Marguerite*, le *Furet* et l'*Espérance*, et à ce que les fins de l'*Adolphe* tendantes à partage soient rejetées. »

C'est dans ce sens que le tribunal prononça son jugement, duquel il résulte subsidiairement que « le corsaire qui, quoique présent sur le lieu du combat, n'y a pas pris part utilement, parce que ses boulets ne portaient pas, ne peut prétendre au partage de la prise. » Cette opinion est corroborée par un arrêt du conseil d'Etat du 20 mars 1810, qui a décidé que lorsque plusieurs corsaires réclament une prise, elle ne doit être adjugée qu'à ceux qui ont pris part au combat, ou qui par leurs manœuvres ont déterminé la prise à amener son pavillon.

§ 3107. Le navire suédois l'*Aurora* fut chassé et capturé le 8 décembre 1808 ; la prise, amarinée vers midi et demi, fut conduite vers trois heures et demie dans le port de Boulogne par les trois corsaires le *Génie*, la *Fortune* et la *Princesse-de-Bologne*. Les trois capitaines firent respectivement leurs rapports, et demandèrent, dans des proportions bien différentes, le partage du navire capturé. Le *Génie* prétendait que la totalité de la prise devait lui appartenir, parce qu'il s'en était emparé seul. La *Fortune* demandait moitié de la prise, parce qu'elle avait coopéré à la capture du navire. Enfin la *Princesse-de-Bologne* demandait que la capture fût partagée en trois portions égales, parce qu'elle avait aussi chassé le navire suédois, et que par sa présence et ses manœuvres elle avait intimidé le capitaine capturé et par suite coopéré à la prise. L'*Aurora*.

Voici le jugement qui fut rendu sur cette affaire par le conseil des prises le 2 mai 1809 :

« Au moyen de ce qu'il résulte qu'il n'existait aucune espèce de société entre les corsaires le *Génie*, la *Fortune* et la *Princesse-de-Bologne* lorsqu'il fut donné chasse au navire ennemi l'*Aurora*, que même le corsaire le *Génie*, l'ayant le premier semoncé, l'a seul amariné au moins une demi-heure avant que le corsaire la *Fortune* l'eût abordé ; que, d'autre part, il est établi par les témoignages des vigies et l'instruction que le corsaire la *Fortune* était à une très petite distance du corsaire le *Génie* quand le navire capturé a

amené son pavillon : d'où l'on peut conclure que c'est la présence de l'un et de l'autre corsaire qui a empêché le capitaine de songer à s'enfuir ou à se défendre, quoiqu'il fût armé et eût un équipage nombreux ; que le capitaine du corsaire le *Génie,* premier capteur, pour favoriser son système d'exclusion, se trouve en contradiction flagrante avec les vigies et les rapports de ses deux concurrents et les déclarations mêmes des capturés sur l'heure où la chasse avait commencé, sur le moment de l'amarinage et sur l'intervalle qui s'était écoulé entre ce moment et celui auquel le corsaire la *Fortune* avait mis du monde à bord de la prise ; qu'on ne peut se défendre d'un violent soupçon d'intelligence entre le capitaine du corsaire le *Génie* et le capitaine de l'*Aurora*, lorsqu'on voit que celui-ci, sur la demande s'il y avait plusieurs corsaires en vue au moment de la prise, a répondu évasivement qu'il n'en existait pas à sa connaissance, et que d'ailleurs le feu du corsaire le *Génie* l'empêchait d'y faire attention, tandis que c'était en plein jour qu'il avait été chassé par les trois corsaires, et qu'il demeurait avéré qu'il n'était pas éloigné de plus d'une demi-lieue, et que ce soupçon était confirmé par le contenu d'une lettre du capitaine de l'*Aurora* au capitaine ou armateur du corsaire le *Génie*, de laquelle il résultait assez clairement qu'il avait été fait des promesses pécuniaires au capitaine suédois avant son interrogatoire, sans doute pour qu'il se déclarât, comme il l'avait fait, en faveur du corsaire le *Génie*, et que si ces promesses ne se réalisaient pas, il pourrait changer de langage ; qu'il faut conclure de cette lettre que s'il fût resté étranger à toute espèce de suggestion, le capitaine capturé et son équipage seraient convenus tous à la fois de la présence du corsaire la *Fortune* et de la part qu'a eue ce corsaire dans sa reddition, et qu'au surplus, dans le doute sur le véritable motif qui avait engagé le capturé à dissimuler la vérité, l'interprétation devait tourner contre le corsaire le *Génie*, qui avait eu recours à des moyens illicites, à des suppositions intéressées pour tâcher de s'approprier à lui seul la prise : que quoique la *Princesse-de-Bologne* fût en vue et que ce corsaire eût chassé aussi bien que les autres deux corsaires, la grande distance à laquelle il était de la prise, l'espace de temps qu'il a mis à l'aborder ne permettent pas de croire qu'il ait pu contribuer en rien à déterminer le capitaine suédois à se rendre, lorsqu'il était poursuivi de plus près par deux autres corsaires. Par ces motifs, sans s'arrêter à la demande en partage de l'armateur du corsaire la *Princesse-de-Bologne,* le conseil adjuge le navire suédois l'*Aurora* au profit des armateurs

et des équipages des corsaires le *Génie* et la *Fortune*, pour le produit net de ladite prise être réparti entre les armateurs et les équipages desdits corsaires dans la proportion fixée par les règlements. »

Les uns et les autres ayant refusé de se conformer à ce jugement, on en appela au conseil d'Etat, qui confirma la décision du conseil des prises.

§ 3108. Dans un autre appel interjeté sur une décision du conseil des prises à l'occasion de la capture du navire anglais le *Chard*, le conseil d'Etat rendit l'arrêt suivant (1er mai 1816) : *Le Chard.*

« Vu la requête à nous présentée au nom des armateurs et des équipages des corsaires le *Marsouin*, la *Dorade*, la *Félicité*, les *Deux-Fanny* et l'*Actif*, tendant à l'annulation d'une décision du conseil des prises du 14 septembre 1814, en conséquence à ce qu'il soit ordonné que la prise anglaise le *Chard* sera partagée entre eux et les corsaires le *Théophile* et le *Lucifer* ; vu la décision susdite du conseil des prises du 14 septembre 1814, laquelle, entre autres dispositions, déclare bonne et valable la prise faite le 30 janvier 1814 par les corsaires français le *Théophile* et le *Lucifer* du navire anglais le *Chard*, et qui, sans avoir égard aux réclamations à fin de partage élevées par les corsaires la *Dorade*, l'*Actif*, le *Marsouin*, les *Deux-Fanny* et la péniche la *Félicité*, dont ils sont déboutés, adjuge aux seuls corsaires le *Théophile* et le *Lucifer* le produit de la vente dudit navire le *Chard* et de sa cargaison, sauf prélèvement, en faveur des armateurs et de l'équipage du corsaire le *Marsouin*, de l'indemnité due audit corsaire pour la remorque qu'il a donnée à la prise ;

« Considérant, sur la compétence, que le droit de juger de la validité des prises comprend celui de déterminer quel est le capteur ;

« Considérant, sur le fond, qu'attendu l'état de détresse où se trouvait le navire le *Chard* et l'impossibilité où il était d'opposer aucune résistance, la capture ne pouvait consister que dans la simple occupation de cette prise et dans sa conduite dans les ports de France ;

« Que les corsaires le *Théophile* et le *Lucifer*, qui sont d'accord sur le partage de ladite prise, l'ont seuls amarinée et amenée à Dinan ; que le corsaire la *Dorade*, qui s'est approché de la prise même avant le *Lucifer*, mais qui ne l'a pas occupée, n'a pas influé utilement par sa seule présence sur la capture du bâtiment, qui ne voulait ni ne pouvait résister : que les corsaires l'*Actif*, le *Marsouin*,

les *Deux-Fanny* et la péniche la *Félicité*, qui étaient plus éloignés que la *Dorade*, sont encore moins fondés à prétendre qu'ils ont coopéré utilement à la capture ; qu'aux termes du règlement du 27 janvier 1706, aucun ne peut être admis au partage des prises, s'il n'a contribué à les arrêter ;

« La requête des armateurs, des capitaines et des équipages des corsaires le *Marsouin*, la *Dorade*, les *Deux-Fanny* et la *Félicité*, et celle de l'armateur du corsaire l'*Actif* sont rejetées. »

De cet arrêt il ressort que « lorsqu'un navire qui ne pouvait offrir aucune résistance est amariné par un croiseur en présence de plusieurs autres croiseurs, la prise doit être adjugée à celui qui l'a le premier occupée ».

La décision du conseil des prises (29 messidor an IX) règle le partage de la prise dans le cas où elle a été faite concurremment par deux corsaires dont l'un est étranger, et alors même que celui-ci ne réclame pas le partage ou est resté inconnu.

La *Vertu*. § 3109. Le navire anglais la *Vertu* fut capturé le 7 floréal an IX sur les côtes d'Afrique, non loin du cap des Moulins. Cette capture donna lieu à un litige devant la Cour des prises. Le commissaire du gouvernement présenta ses conclusions :

« Il résulte du procès-verbal dressé par le corsaire français le *Brutus*, ainsi que de l'interrogatoire subi par le capitaine anglais, qu'un chebeck espagnol, dont le nom est d'ailleurs ignoré, contribua par ses manœuvres et par le feu de ses canons à la reddition de la *Vertu*, avec tant d'évidence que la prise fut amarinée sous le commandement commun d'un officier français et d'un officier espagnol. A la vérité, le capteur espagnol ne paraît avoir cherché par aucune démarche postérieure à faire valoir ses droits au partage de la prise ; mais, d'un autre côté, le capteur français ne les conteste point, et le silence de ces deux corsaires est comme un hommage rendu à la justice du conseil, sur lequel ils se reposent entièrement ;

« Le chebeck espagnol a combattu, et l'on ne peut douter que ses efforts et sa présence n'aient intimidé l'ennemi, surtout lorsqu'on considère que le premier il avait osé diriger sa marche contre le brick capturé, manœuvre qui suppose du moins en lui le sentiment de la supériorité de ses forces ;

« Par ces considérations je conclus à ce que le conseil, en prononçant la validité de la prise, ordonne que le produit en sera partagé entre le corsaire français et le chebeck espagnol. »

Le conseil se prononça dans le sens des conclusions du commissaire du gouvernement.

Mais quand deux corsaires, sans avoir formé de société, donnent la chasse à plusieurs bâtiments, l'un d'eux qui a fait une prise ne doit pas être obligé de la partager avec l'autre, si ce dernier n'a pas contribué à cette prise : c'est ainsi qu'a jugé le conseil des prises le 23 germinal an IX.

§ 3110. Le navire espagnol armé en course l'*Espérance* et le corsaire français la *Jeune-Abeille* rencontrèrent en même temps quatre navires, dont trois étaient anglais et un américain. Les corsaires qui n'avaient fait aucune société entre eux poursuivirent ces navires en se dirigeant principalement contre l'*Aigle* et l'*Anne*. Ce dernier navire anglais fut enfin capturé par le corsaire français sans le concours de l'espagnol. Par décision du 23 prairial an IX, le conseil des prises adjugea la prise à la *Jeune-Abeille*. Le corsaire espagnol, qui n'avait pas été partie à cette décision, saisit le conseil de la question de savoir s'il ne devait pas être admis au partage de la prise de l'*Anne ;* il s'appuyait sur l'article 5 du règlement du 27 janvier 1700, qui porte que lorsque plusieurs corsaires, sans être unis par aucune société, auront donné en même temps dans une flotte ennemie, ils partageront le produit de tous les bâtiments qui auront été pris. Le conseil rendit la décision suivante : Le navire l'*Anne*.

« Le conseil, au moyen de ce qu'il résulte principalement des pièces que le corsaire espagnol l'*Espérance* n'a en aucune manière contribué à la prise de l'*Anne ;* que l'on ne peut regarder comme une flotte quatre petits navires, marchant à de grandes distances les uns des autres, dont trois étaient anglais et le quatrième américain ; qu'ainsi ce n'est point de la part du corsaire l'*Espérance* avoir donné dans une flotte ennemie que de s'être avancé pour se saisir des papiers du navire l'*Aigle*, au moment où le corsaire français la *Jeune-Abeille* le fit mettre en travers et envoya son canot pour l'amariner : ce qui ne le forçait pas d'abandonner cette prise pour courir sur le navire l'*Anne*, déclare les armateurs et l'équipage du corsaire espagnol l'*Espérance* mal fondés dans leur demande en partage de la prise du navire anglais l'*Anne*, adjugé aux armateurs et à l'équipage de la *Jeune-Abeille* par décision du 23 prairial an IX, laquelle continuera d'être exécutée selon sa forme et teneur. »

§ 3111. Le conseil des prises se prononça dans le même sens (17 ventôse an IX) à propos de la contestation élevée entre les corsaires la *Favorite* et les *Bouches-du-Rhône* afin de partage du navire anglais le *Vaillant*, dont le caractère ennemi était constant et Le *Vaillant*.

dont la prise était par conséquent valide. La prise fut adjugé à la *Favorite* comme ayant seule opéré la capture.

L'Entreprise. § 3112. Une autre décision du même tribunal en date du 13 nivôse an IX résout une question très importante. C'est l'assimilation du signal fait, lors de la rencontre de l'ennemi, à un autre corsaire, qui y répond, à la formation avec ce dernier d'un contrat de société impliquant partage de la prise ; mais le partage ne doit pas avoir lieu, si le corsaire invité à prendre part au combat se borne à rester spectateur de la lutte. Les corsaires français l'*Espérance* et l'*Adolphe* et le corsaire espagnol *Saint-François-Xavier* avaient rencontré le navire anglais l'*Entreprise*, qui fut capturé en définitive par l'*Espérance;* l'*Adolphe* n'en réclama pas moins sa part de prise. Le conseil des prises repoussa cette réclamation pour ces motifs : « Vu les pièces, desquelles il résulte principalement : d'abord que la validité de la capture du navire l'*Entreprise* par le corsaire français l'*Espérance* n'offre pas le moindre doute, puisqu'elle a été faite sous pavillon anglais et que le capitaine et les hommes de l'équipage, tous Anglais ou Portugais, ne s'étant rendus qu'après combat, ont déclaré le navire et le chargement propriété anglaise. Ensuite, sur la question de savoir si ladite prise anglaise appartiendra en entier au corsaire français l'*Espérance* et s'il doit la partager avec l'autre corsaire français l'*Adolphe* et le corsaire espagnol *Saint-François-Xavier;* qu'à l'égard du corsaire français l'*Adolphe* il y eut primitivement une espèce de convention formée par le signal que donna l'*Espérance* à l'*Adolphe*, qui en y répondant à la distance d'une demi-lieue contractait l'obligation de concourir de tous ses moyens à l'attaque et à la défaite de l'ennemi commun ; mais que, loin d'avoir rempli cette obligation, il est démontré, tant par le procès-verbal de capture des parties que par leurs aveux mutuels, et indépendamment des dépositions divergentes et contradictoires des témoins :

« 1° Que le corsaire l'*Adolphe* n'appareilla et ne mit à la voile que quelque temps après le signal qui lui fut donné par l'*Espérance ;*

« 2° Que sa marche fut lente et tardive, et qu'arrivé au fort du combat qui s'était engagé vivement entre l'Anglais et l'*Espérance*, au lieu de faire usage de sa grosse artillerie, il ne tira pas alors un seul coup de canon et laissa froidement le corsaire l'*Espérance* exposé aux forces supérieures de l'ennemi, qui l'avait déjà désemparé et serait parvenu à le couler bas, si le capitaine français et son intrépide équipage n'eussent trouvé tout à la fois leur salut et la vic-

toire en abordant seuls, le sabre à la main, le navire anglais, qui se rendit aussitôt ;

« 3° Que le prétexte allégué que l'*Espérance* étant placée entre le navire ennemi et l'*Adolphe*, celui-ci ne pouvait se servir de ses canons sans s'exposer à tirer sur le propre équipage de l'*Espérance*, est réellement dérisoire et ne saurait en imposer un moment aux marins les moins exercés, puisqu'en admettant que telle fût la position des trois navires, une simple manœuvre, en faisant convenablement usage de son gouvernail et de ses voiles, donnait à l'*Adolphe* la facilité de pointer toute son artillerie contre l'Anglais, et que s'il ne l'a fait, c'est qu'apparemment il a craint d'essuyer toute la bordée de l'ennemi et qu'il a voulu seulement prendre part à la prise, s'il y avait lieu, sans courir personnellement aucun danger ;

« 4° Que l'*Adolphe* paraît ne s'être décidé à tirer un coup de canon qu'au moment où le navire anglais s'est rendu après avoir été abordé par l'*Espérance*, et que ce n'est pas ce coup de canon qui détermina la reddition, puisqu'il est incertain que le navire en ait été atteint, et que le capitaine, le pilote et plusieurs hommes de l'équipage capturé ont déclaré de la manière la plus précise n'avoir amené leur pavillon qu'au seul corsaire l'*Espérance*, sans avoir égard à aucun autre ;

« 5° Que les vigies des tours et les particuliers se trouvant à terre qui ont déposé dans le sens le plus favorable à l'*Adolphe*, outre que la grande distance où ils étaient du champ de bataille ne leur permettait pas de bien juger toutes les circonstances, n'ont pourtant point attesté que le corsaire *Adolphe* eût secondé le corsaire l'*Espérance* lors de l'attaque ni pendant la durée du combat, que l'*Espérance* soutint seul contre l'*Entreprise ;*

« 6° Qu'en se conduisant de cette manière le corsaire *Adolphe* a méconnu ses devoirs et abandonné ses compatriotes aux hasards d'une lutte dans laquelle, quoique inégaux en nombre et en forces, ils ont triomphé uniquement par leur courage et l'intelligence de leurs manœuvres ; qu'ainsi l'*Adolphe* a volontairement renoncé à la gloire qu'il avait été appelé à recueillir par le premier signal du corsaire l'*Espérance ;* que quant au navire espagnol le *Saint-François-Xavier*, il n'a fait ni reçu aucun signal, s'est contenté de demeurer spectateur tranquille du combat à une distance bien hors de portée, n'a pas tiré un seul coup de canon, quoiqu'il en eût deux de 24, et que, n'ayant pris aucune part active à la capture ni ne l'ayant déterminée, il ne peut raisonnablement prétendre à la partager ; que,

d'après ces diverses considérations, on ne peut refuser au capitaine du corsaire l'*Espérance* et à son brave équipage un juste tribut d'éloges pour le courage qu'ils ont eu, avec un frêle bâtiment armé seulement de six canons de 12 et de 6, d'aller droit à un navire ennemi fort de seize canons de 8 et de trente-cinq hommes d'équipage, de l'attaquer sans hésiter, de le combattre corps à corps, de l'aborder et de s'en emparer sans l'assistance du corsaire qu'ils avaient d'abord appelé à eux; qu'en accordant la moindre part du butin à ceux qui se sont montrés étrangers au combat, ce serait arracher au vainqueur, honoré du suffrage unanime des vaincus, le prix de son intrépidité, et qu'une telle action d'éclat qui rappelle les hauts faits de nos plus célèbres marins, l'honneur du nom français, et rivalise avec l'héroïsme journalier des républicains sur le continent, est bien propre à exciter autant la reconnaissance de la patrie que la sollicitude du gouvernement :

« Rejette la demande en partage du corsaire l'*Adolphe*. »

Capture du *William-Henry*.

§ 3113. L'exemple suivant peut servir de règle quant au partage d'une prise faite par un corsaire avec le concours de bâtiments de l'État.

Pendant les guerres du premier Empire, un bâtiment anglais se trouvant en vue du Havre, le corsaire le *Duc-de-Dantzick*, qui n'avait pas encore rempli toutes les formalités réglementaires exigées pour commencer une croisière, demanda au commissaire de marine l'autorisation de sortir du port pour courir sus à l'ennemi. La demande fut accueillie, mais à charge d'opérer de concert avec trois navires de l'Etat mouillés dans les bassins. Le corsaire, ayant mis à la voile le premier, parvint à capturer le navire dont il s'agit et à l'amariner avant d'avoir été rejoint par les équipages de la marine militaire. Comme il prétendait avoir seul droit à la prise et se refusait à tout partage, l'affaire fut portée devant le conseil des prises, qui, le 2 novembre 1808, rendit la décision suivante :

« Considérant qu'il résulte de l'instruction que le navire anglais *William-Henry*, aperçu le matin du 13 février à deux lieues du Havre, presque entièrement démâté et n'ayant d'autre perspective que le naufrage, fut d'abord atteint et amariné à une lieue de terre, vers une heure après midi, par le corsaire le *Duc-de-Dantzick* seul, sorti pour s'en emparer; que tout au plus trois quarts d'heure après le capitaine de prises, quoiqu'il n'en ait rien dit dans sa présente déclaration, laissa, en présence du corsaire, sans aucune opposition ou protestation quelconque, le lougre le *Chasseur*, un des trois bâtiments sortis dans la même vue que le *Duc-de-Dantzick*, mettre sur la prise une partie de son équipage; que bientôt le cutter

le *Mars* en envoya sur son canot, toujours sans réclamation, pour aider la manœuvre ; qu'enfin l'aviso l'*Estelle* escorta la prise, qui fut remorquée et introduite dans le port à onze heures du soir par les trois bâtiments de l'Etat à l'aide d'autres embarcations ; que, suivant le rapport du 16 février, l'authenticité est attestée par le commissaire principal de marine, le chef militaire et des mouvements du port s'étant avec raison refusé à la sortie du corsaire parce qu'il n'avait pas rempli les formalités nécessaires, lui et les consignataires du corsaire allèrent trouver le commissaire principal de marine faisant fonctions de préfet, qui permit au *Duc-de-Dantzick* de se mettre en mer sous la condition expresse que les secours à porter au bâtiment désemparé (le *William-Henry*) le seraient concurremment avec les bâtiments de l'Etat, et que si le bâtiment était ennemi, la même concurrence aurait lieu pour la capture ; que cette condition, à laquelle les consignataires avaient bien voulu souscrire, n'était autre chose que la réquisition de concours indiqué par l'article 23 de l'arrêté du 9 ventôse an IX, laquelle, aux termes de l'article 7 du règlement du 7 fructidor an VIII, est dans les attributions des préfets maritimes, et qu'à raison de l'urgence et de la précipitation avec laquelle il fallait agir on a pu se dispenser de rédiger par écrit ; mais que l'armateur dudit corsaire et ses consignataires au Havre, le capitaine et l'équipage ont constamment et formellement articulé, tant dans la défense que dans les déclarations réitérées, que la permission de sortie avait été accordée sans aucune espèce de condition, et que, suivant eux, on n'aurait pas eu le droit d'en accorder ; qu'au milieu de l'incertitude que peuvent produire des faits si diamétralement opposés, foi est due aux témoignages des deux fonctionnaires publics investis de la confiance du souverain, dont l'intervention avait été nécessaire pour l'objet qu'il s'agit d'éclaircir, et l'un desquels (le commissaire principal de marine), interpellé au nom de S. E. le ministre de la marine et des colonies, a de nouveau certifié sur son honneur l'existence de la condition, en ajoutant qu'elle avait été acceptée avec reconnaissance par les représentants du corsaire : Ordonne que le produit net de la prise du navire anglais le *William-Henry* et de sa cargaison sera partagé entre les armateurs et l'équipage du corsaire le *Duc-de-Dantzick* et les bâtiments de l'Etat le *Chasseur*, le *Mars* et l'*Estelle* dans la proportion fixée par les règlements *. »

* Pistoye et Duverdy, t. II, tit. 9, ch. II, sect. 4 ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 8, art. 3.

Partage des prises en commun.

§ 3114. En l'absence de règlements fixant le mode de partage des prises opérées en commun, la répartition se fait par les voies judiciaires. La règle habituelle des tribunaux est dans ce cas de prendre pour base la force relative des navires capteurs, déterminée d'après le chiffre de l'équipage du bâtiment qui a amariné la prise et le nombre des hommes placés à bord des navires qui ont coopéré à la capture. Cette même règle s'applique aux prises faites en commun par un bâtiment de l'Etat et un navire privé, national ou allié, qu'il soit ou non muni de lettres de marque *.

* Phillimore, *Com.*, v. III, § 402; Twiss, *War*, § 185; Halleck, ch. XXX, § 25; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. XVIII; Pistoye et Duverdy, t. II, p. 447; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 8, art. 3; Gallison, *Reports*, v. II, p. 2.

QUATRIÈME PARTIE

FIN DE LA GUERRE

LIVRE PREMIER

DES TRAITÉS DE PAIX

§ 3115. Le but suprême de la guerre est la paix, c'est-à-dire le rétablissement du calme et de la tranquillité, en d'autres termes, des rapports d'amitié et de bonne harmonie entre les nations que les hostilités avaient désunies. Moyens d'obtenir la paix.

Il y a trois moyens principaux de réaliser la paix : 1° la cessation de fait des hostilités de la part des belligérants et la reprise entre eux des relations qui existaient avant la guerre ; 2° la soumission absolue de l'un des Etats belligérants à l'autre par suite de conquête et d'absorption ; 3° la conclusion d'un traité général et formel de paix*.

§ 3116. L'usage consacré veut que les belligérants, quand ils entendent mettre fin à la guerre, fassent une déclaration expresse pour constater la cessation des hostilités ou stipulent à cet effet des arrangements *ad hoc*. Toutefois, comme il n'existe à cet égard Cessation des hostilités.

* Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. xxv, § 2 ; Vattel, *Le droit*, liv. III, § 38 ; liv. IV, §§ 6 et seq.; Wolf, *Jus gent.*, cap. VIII ; Rayneval, *Inst.*, liv. III, ch. XXI, § 1 ; Heffter, § 176 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 509, 510 ; Bluntschli, §§ 700 et seq.; Kent, *Com.*, v. I, p. 168 ; Morin, *Les lois*, t. II, pp. 536 et seq.; Halleck, ch. XXXIV, § 1 ; Martens, *Précis*, § 270 ; Riquelme, lib. I, tit. 1, cap. XIII ; Hall, *Int. law*, pte. 3, ch. IX, § 197.

aucune obligation impérative, ils peuvent par une espèce de convention tacite suspendre de fait tout acte de guerre et rétablir immédiatement entre eux des relations d'amitié et de bonne intelligence. Ainsi la guerre entre la Pologne et la Suède se termina en 1716 par une simple suspension des hostilités de part et d'autre, et ce fut seulement dix ans plus tard que l'état de paix entre ces puissances fut reconnu *de jure* par des lettres échangées entre les deux souverains. Jusqu'au traité de Kudjuk-Kainardji (1774), comme le fait observer Geffcken, la Turquie ne concluait que des armistices; l'empire musulman se considérait comme en état de guerre permanent vis-à-vis des puissances chrétiennes. Dans des temps plus rapprochés de nous, on a vu suspendre de fait la guerre déclarée entre l'Espagne et le Chili, et se renouer les relations commerciales entre les deux pays avant qu'un traité formel de paix fût venu mettre un terme au conflit qui avait amené la lutte et la rupture des rapports diplomatiques. Un pareil mode de procéder n'est cependant pas sans inconvénient. Dans cet état de choses, le *statu quo* accepté par les belligérants lors de la suspension des hostilités peut sans doute servir de base naturelle au rétablissement des relations pacifiques; mais en l'absence d'une déclaration expresse, on ne saurait en inférer que les griefs ou les réclamations qui ont donné naissance à la guerre ou que la guerre a suscités se trouvent abandonnés; ils doivent plutôt être considérés comme restant à l'état de question ouverte ou comme n'ayant plus de raison d'être. Le *statu quo post bellum* subsiste tant qu'on ne conteste pas les modifications de fait opérées par la guerre; pour le reste, le *statu quo ante bellum* demeure la règle. En outre, le moment précis auquel la guerre a cessé pour faire place à la paix est incertain. Un point de départ fixe est nécessaire pour la cessation des hostilités d'un côté comme de l'autre. Une déclaration explicite du rétablissement de la paix permet seule de constater le règlement définitif des différends qui avaient occasionné la rupture, et de déterminer dans quelle mesure les parties ont renoncé à leurs prétentions respectives; autrement les causes de la guerre, loin d'avoir disparu, subsisteraient pour une guerre nouvelle.

S'il est un cas où un traité de paix ne soit pas indispensable, c'est celui de la retraite ou de l'expulsion d'un envahisseur; car alors il y a un résultat matériel acquis : le territoire momentanément occupé est définitivement affranchi*.

* Heffter, § 177; Steck, *Essais*, n° 2; Phillimore, *Com.*, v. III, § 511; Bluntschli, § 700; Morin, *Les lois*, t. II, p. 541; Boeck, *Propriété privée ennemie*, § 240.

§ 3117. La soumission du vaincu au vainqueur par suite de conquête ou d'absorption peut être absolue ou conditionnelle. La soumission, même sans condition, doit être interprétée selon les lois de l'humanité, c'est-à-dire que le vainqueur n'a pas le droit d'exiger ce qu'un homme n'a pas le droit d'imposer à un autre. Suivant les lois modernes de la guerre, l'Etat vainqueur est fondé à dépouiller l'Etat vaincu de tout ou partie de son domaine souverain ; mais il ne peut jamais s'emparer des droits privés de l'ennemi ni enchaîner la liberté des personnes. Le droit extrême du vainqueur s'arrête à l'annexion du territoire conquis, sur lequel il n'acquiert ainsi que des droits publics. La conquête ne donne pas un pouvoir absolu sur les personnes et les biens ; les habitants et leurs familles ont leur existence indépendante, et l'Etat ne peut disposer d'eux arbitrairement. Soumission et conquête de l'un des belligérants.

§ 3118. L'anéantissement de l'existence politique de l'adversaire, dit Geffcken, et l'appropriation de ses droits souverains, est sans contredit, le titre de propriété le moins enviable, puisqu'il repose uniquement sur la force. « Néanmoins, ajoute Geffcken, il faut reconnaître qu'il y a aussi dans la situation actuelle des cas où une pareille *debellatio* semble la seule solution possible ». Il y a des cas où il n'y a pas moyen d'amener le vaincu à conclure une paix conforme aux intérêts de l'Etat. Comme exemple, Geffcken donne le Hanovre et la Hesse en 1866 *. Opinion de Geffcken.

§ 3119. Les traités de paix sont des conventions par lesquelles deux ou plusieurs souverains consacrent entre eux d'une manière expresse la fin des hostilités, sans que pour cela l'une des parties tombe pour l'avenir sous la dépendance absolue de l'autre : c'est cette réserve qui distingue le traité de paix de la soumission ou de la conquête proprement dite **. Traités de paix.

§ 3120. Afin que les traités de paix soient revêtus d'un caractère parfaitement légal et obligatoire, le droit des gens a dû exiger pour leur conclusion des conditions analogues à celles que le droit civil prescrit à l'égard des engagements les plus sérieux, et principalement des conditions de capacité personnelle de la part des contractants. Ces conditions sont réglées par le droit public ou politique de chaque pays, selon la forme de gouvernement ou la constitution qui le régit. Autorité investie du pouvoir de conclure les traités de paix.

* Heffter, §§ 178, 179; Phillimore, *Com.*, v. III, § 512 ; Bluntschli, § 701.

** Heffter, § 179 ; Vattel, *Le droit*, liv. IV, § 9 ; Klüber, *Droit*, § 322 ; Rayneval, *Inst.*, t. II, liv. III, ch. XXI ; Bluntschli, § 703 ; Fiore, t. II, pp. 1, 2 ; Pradier-Fodéré, *Principe*, p. 568 ; Riquelme, lib. I, tit. I, cap. XIII.

En principe, on peut établir que l'autorité suprême investie de la faculté de déclarer la guerre possède seule aussi celle de signer la paix ; c'est du moins ce qui a lieu dans les monarchies absolues et même dans la plupart des Etats représentatifs.

Cependant, si la personne revêtue du plus haut pouvoir et du droit de représenter l'Etat ne peut d'après la constitution conclure la paix sans le consentement des chambres ou de tout autre corps politique, cette restriction doit être respectée en droit international, et le traité ne sera valable et exécutoire que si la ratification est accordée, ou si, par suite d'un changement de constitution, elle n'est pas requise.

Précédents historiques.

§ 3121. Ainsi nous voyons que postérieurement à la mort de Charles XII, les rois de Suède, quoiqu'ils pussent se passer du consentement de la diète pour déclarer la guerre, n'avaient pas la faculté de faire la paix sans le concours du Sénat.

Une législation analogue a longtemps prévalu en France où, sous le règne de François Ier, les Etats Généraux annulèrent le pacte par lequel le roi, pour prix de sa rançon, cédait la province de Bourgogne à l'empereur Charles-Quint. Le refus de sanction de ces Etats reposait à la fois sur ce que le roi n'avait pas le pouvoir d'aliéner le domaine public, aussi bien parce qu'il était prisonnier que parce que l'assentiment de la nation représentée par les Etats Généraux était essentiel à la validité d'un traité de cession territoriale.

Pratique adoptée en France.

§ 3122. Cette partie du droit français a depuis cette époque éprouvé de nombreuses altérations. Aux termes des chartes constitutionnelles de 1814 et de 1830, le roi pouvait déclarer la guerre, conclure des traités de paix, d'alliance et de commerce ; mais le pouvoir réel de faire la guerre ou la paix se trouvait en réalité dans les mains des Chambres, qui avaient seules le droit d'accorder ou de refuser les crédits nécessaires pour ouvrir ou continuer les hostilités.

La constitution du 14 janvier 1852 reconnut le président de la République comme le commandant en chef de toutes les forces de terre et de mer. Il avait le pouvoir de déclarer la guerre, de signer les traités de paix, d'alliance et de commerce ; seulement il n'avait que l'initiative des lois, lesquelles devaient être soumises aux délibérations et au vote du corps législatif et du sénat.

Le sénatus-consulte du 7 novembre 1852, en rétablissant l'Empire, maintint la constitution du 14 janvier de la même année dans

toutes celles de ses dispositions qui n'étaient pas incompatibles avec le nouvel état des choses ; et plus tard le sénatus-consulte du 20 avril 1870, qui modifia cette loi constitutive dans plusieurs points essentiels, ne changea rien quant à la prérogative impériale pour la conclusion et la ratification des traités de paix et d'alliance.

Les lois organiques promulguées le 28 février 1875, qui régissent actuellement la République française, ne contiennent aucune disposition précise à cet égard ; nous y lisons seulement que « le président de la République dispose de la force armée et que chacun de ses actes doit être contresigné par un ministre (1). » Généralement les lois et les traités, avant d'être promulgués et rendus exécutoires, ont besoin d'être approuvés par la chambre des députés et le sénat.

§ 3123. En ce qui concerne le pouvoir de conclure les traités, notamment les traités de paix, la loi anglaise présente une certaine ambiguïté. S'il est vrai qu'elle considère cette faculté comme une des prérogatives de la couronne, elle la restreint tellement qu'on peut dire que le pouvoir législatif en est l'unique et véritable dépositaire. La concession faite à la royauté semble être purement de forme ; car dans la pratique il est certain que le pouvoir de faire la guerre appartient en réalité au parlement, sans l'approbation duquel la prérogative royale ne peut s'exercer et qui est par conséquent à même de contraindre la couronne à conclure la paix, en lui refusant les subsides nécessaires pour poursuivre les hostilités. ngleterre

§ 3124. Pour pouvoir décider quelle est pour les Etats confédérés l'autorité investie du droit de conclure les traités, il faut avoir égard à la nature de la confédération. Si l'Union est formée de divers Etats, dont chacun conserve une souveraineté respectivement complète et sans réserve, il est évident que ce droit doit appartenir au conseil fédéral ou au président de la confédération. Chez les Etats confédérés.

Il résulte de la lettre du pacte fondamental de la République nord-américaine que le président jouit du droit exclusif de signer les traités de paix, qui toutefois ne peuvent être ratifiés et ne deviennent lois suprêmes de la nation qu'après avoir été sanctionnés par le sénat. Aux Etats-Unis.

En Allemagne, l'Empereur a exceptionnellement le droit de conclure la paix ; mais si le traité règle des matières qui sont du ressort Allemagne.

(1) *Journal officiel* du 28 février 1875.

de la législation de l'Empire, il faut la notification du Conseil fédéral et du Reichstag*.

Étendue de l'autorité de conclure les traités de paix.

§ 3125. L'autorité générale de conclure les traités de paix implique nécessairement la faculté d'en stipuler les conditions. Lorsqu'une nation a conféré à son pouvoir exécutif sans réserve le droit de traiter et de contracter des engagements avec les autres Etats, elle est considérée comme l'ayant investi de toute l'autorité nécessaire pour faire un contrat valable. Or les lois fondamentales d'un Etat peuvent retirer au pouvoir exécutif la faculté d'aliéner ce qui appartient à l'Etat; mais si elles ne comportent pas de disposition expresse à cet effet, on est en droit d'en déduire que l'Etat a conféré au pouvoir chargé de conclure des traités une autorité proportionnée à tous les besoins de la nation, et les Etats étrangers n'ont pas d'autre présomption pour nouer des relations sûres avec le gouvernement. Il s'ensuit que le pouvoir exécutif peut alors engager la nation par l'aliénation d'une partie de son territoire, qu'il s'agisse de propriétés publiques ou privées. Ce pouvoir étant l'organe de la nation, les aliénations auxquelles il consent sont valables, parce qu'elles sont censées émaner de la volonté de la nation **.

Empêchement d'un souverain de faire la paix.

§ 3126. Il est telles circonstances par suite desquelles un souverain ne serait plus capable d'exercer la prérogative, qu'il tient de son titre ou de la constitution de ses Etats, de traiter de la paix.

Lorsque, par exemple, un prince est devenu prisonnier de guerre, il se trouve dans une certaine mesure dépouillé de la liberté de ses actes et de ses décisions, qui peuvent dès lors sembler enchaînées par la force ou dominées par une pression irrésistible. Or l'équité naturelle ne permet pas de faire subir à tout une nation les conséquences d'une pareille situation. L'influence bienfaisante que la civilisation a exercée sur les mœurs est parvenue, après de longs débats, à faire résoudre la question dans un sens plus équitable; le chef d'Etat tombé en captivité est désormais regardé comme mineur ou en tutelle, et partant comme inhabile à traiter par lui-

* Vattel, *Le droit*, liv. IV, § 10; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. IV, § 1; Bluntschli, § 705; Fiore, t. II, pp. 2 et seq.; Kent, *Com.*, v. I, p. 168; Halleck, ch. XXXIV, §§ 2, 3; Morin, *Les lois*, t. II, pp. 544 et seq.; Pradier-Fodéré, *Principes*, pp. 568, 569; Pando, p. 579; Bello, pte. 2, cap. IX, § 6; Riquelme, lib. I, tit. 1, cap. XIII; Lawrence, *Elem. by Wheaton*, note 247; Pinheiro Ferreira, *Vattel*, note sur le § 10; *Annuaire des Deux-Mondes*, 1851-1852, p. 952.

** Halleck, new ed. Baker, ch. IX, § 5.

même, à engager ses sujets par les actes au prix desquels il serait tenté d'acheter sa mise en liberté. En pareil cas, ce sont les corps constitués de la nation, privée temporairement de son souverain, qui sont appelés à exercer le pouvoir de négocier et de conclure la paix. C'est le cas qui s'est présenté en France en suite de la guerre de 1870*.

§ 3127. Souvent les belligérants, quoique également las de la guerre, continuent les hostilités, soit par opiniâtreté ou animosité, soit plutôt parce que chacun d'eux craint de faire des avances qu'on pourrait prendre pour un symptôme de faiblesse. Alors des amis communs interposent leurs bons offices, en prenant simplement l'initiative d'une démarche qui ménage les amours-propres respectifs, ou en offrant une médiation qui facilite et détermine les négociations finales de la paix. Médiation.

Nous avons déjà traité ailleurs de la portée et de la forme de cette médiation, des devoirs et des droits des médiateurs (1).

§ 3128. Mais le cas peut se présenter qu'un État intervenant comme médiateur prétende non seulement donner des conseils, mais les faire prévaloir, en laissant entendre, en déclarant même explicitement qu'il est décidé à imposer par la force les conditions qu'il propose : c'est ce qu'on appelle la médiation armée. Médiation armée.

Cette médiation armée ne découle pas d'un droit et n'en crée aucun par elle-même ; c'est un acte politique dont les gouvernements sont seuls juges et responsables, et dont ils sont maîtres de restreindre ou d'étendre la portée.

Du moment que le médiateur armé se déclare prêt à prendre part à la guerre, si les belligérants n'acceptent pas les conditions qu'il prétend leur imposer, il se place de fait en dehors du droit des gens en temps de paix, et les relations entre lui et les belligérants se règlent d'après la raison d'État et la nécessité**.

§ 3129. L'ouverture des négociations pour la conclusion de la paix soulève deux questions préliminaires. Négociations.

* Vattel, *Le droit*, liv. IV, § 13; Wolff, *Jus gent.*, § 982; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. IV, § 2 ; Pando, p. 581 ; Bello, pte. 2, cap. IX, § 6; Riquelme, lib. I. tit. 1, cap. XIII ; Halleck. ch. XXXIV, §§ 3, 4 ; Morin, *Des lois*, t. II, p. 545.

(1) Voir pte. 1, liv. XVII, § 1623 ; liv. XIX, § 1682.

** Vattel, *Le droit*, liv. II, § 328; liv. IV, § 17; Klüber, *Droit*, § 320; Martens, *Précis*, § 176 ; Fiore, t. II, pp. 206 et seq. ; Morin, *Les lois*, t. II, pp. 539, 540; Bello, pte. 2, cap. IX, § 6; Pradier-Fodéré, *Vattel*, t. II, pp. 306, 307; Funck Brentano et Sorel, p. 312; Heffter-Geffcken, p. 203.

Il s'agit d'abord de savoir quelles formalités seront observées dans la conduite des négociations ; or il n'existe point de règles fixes à cet égard, si ce n'est celles qu'implique nécessairement le respect dû à l'égalité et à la dignité des États. S'il surgit quelque difficulté sur un point de forme, on s'entend généralement pour l'aplanir avant d'aborder l'œuvre principale, la discussion et la signature du traité.

Un sujet plus urgent, plus important, c'est le choix de l'endroit où les négociations doivent s'ouvrir et se poursuivre. Cette question est plus du domaine des convenances que de celui du droit international. On recherche surtout un lieu qui soit d'un accès facile et commode pour chacun des belligérants ; mais il est rare qu'on choisisse le territoire de l'un d'eux. Le plus souvent les négociations ont lieu sur le territoire d'une puissance neutre, de sorte que toute présomption de pression, d'intimidation ou de coercition quelconque soit écartée. Ainsi c'est à Zurich que fut élaboré et signé le traité de paix qui mit fin en 1857 à la guerre entre la France, l'Autriche et l'Italie ; c'est à Bruxelles que furent ouvertes les négociations entre la France et l'Allemagne en 1871, négociations qui furent ensuite continuées à Francfort, où fut finalement conclu le traité de paix du 10 mai 1871. C'est enfin à Berlin que s'est conclue, en 1878, la paix qui a mis fin à la guerre russo-turque (1).

Préliminaires de paix.

§ 3130. Dans la plupart des cas, de nombreux pourparlers et travaux préparatoires retardent la signature du traité de paix définitif ; alors, afin d'assurer immédiatement le rétablissement de la paix, on a recours à une convention provisoire, connue généralement sous la dénomination de *préliminaires de paix*.

Ces préliminaires ne sont souvent qu'un sommaire abrégé des stipulations essentielles de la paix définitive ; mais souvent aussi ils prennent la forme de véritables traités. Dans l'un et l'autre cas, dès qu'ils ont été signés et ratifiés, ils deviennent obligatoires et produisent dans la limite de leur teneur les mêmes effets que les traités définitifs par lesquels ils doivent être remplacés, indépendamment du sort de ces derniers, à moins qu'on ne soit expressément convenu du contraire : ce qui changerait le traité préliminaire en un simple projet.

La conclusion des préliminaires ne suspend pas les négociations pour le traité définitif, lesquelles se continuent dans le même endroit ou dans un autre choisi à cette fin.

(1) De Clercq, t. X.

Comme exemples de traités préliminaires de ce genre nous mentionnerons le traité de Vienne de 1735, la paix de Breslau du 11 juin 1842, celle d'Aix-la-Chapelle du 30 avril 1748, celle de Paris du 30 novembre 1782, entre l'Angleterre et les Etats-Unis, celle de Versailles du 20 janvier 1783 entre l'Angleterre d'une part et la France et l'Espagne de l'autre, et plus récemment les préliminaires de Nicolsbourg du 26 juillet 1866, qui précédèrent la paix de Prague, signée seulement le 23 août suivant par la Prusse et l'Autriche, les préliminaires de Versailles du 26 février 1871, par lesquels furent réglées les relations entre la France et l'Allemagne en attendant la paix, qui fut signée à Francfort le 10 mai suivant, enfin les préliminaires de San Stefano en 1878 *.

Rédaction du traité de paix.

§ 3131. Dans les traités de paix, il y a lieu de distinguer les articles *généraux* et les articles *particuliers*.

Articles généraux.

Les articles généraux sont ceux qu'on retrouve dans tous les traités de paix, le plus souvent rédigés dans des termes semblables, et qui comportent généralement le rétablissement de la paix, la cessation des hostilités et de leurs conséquences immédiates, l'échange ou la restitution des prisonniers, l'amnistie, la reprise du commerce, de la correspondance, etc.

Articles particuliers.

Les articles particuliers sont propres à tel ou tel traité pris isolément et n'ont peu ou point de rapports de similitude avec ceux d'autres traités : ils renferment plus spécialement les conditions de la paix.

Après l'introduction qui énonce les motifs du traité et les noms des plénipotentiaires, on commence par ranger les articles généraux, puis on fait suivre les articles particuliers ; enfin un dernier article règle le mode de ratifications, le temps et le lieu de leur échange.

Articles séparés.

Quelquefois, après que le traité a été rédigé, on y ajoute des articles séparés, mais en les déclarant expressément aussi obligatoires que s'ils étaient insérés dans le traité même. Ces articles ont ordinairement trait aux conditions mêmes de la paix ou à l'exécution du traité. Ils peuvent être ou publics ou secrets ; dans ce dernier cas c'est que leur révélation au public pourrait entraîner quelque danger en raison de leur nature ou de la situation des parties. D'autres fois les articles séparés n'ont la valeur que de

* Martens, liv. VIII, ch. VIII, § 332; Bluntschli, § 705 *bis;* Woolsey, § 158 ; Heffter-Geffcken, pp. 205, 231.

clauses de réserve et d'exception, ayant pour objet d'empêcher que ce qui a été accordé dans l'espèce ne tire à conséquence; ils concernent surtout les titres et la langue dont on s'est servi pour la rédaction du traité.

Langue usitée.

§ 3132. Chaque nation a le droit d'employer sa langue dans la rédaction des traités de paix. C'est pourquoi dans plusieurs traités rédigés en français, tels que ceux d'Aix-la-Chapelle de 1748 et de Paris de 1763, et l'acte final du congrès de Vienne de 1815, nous voyons insérée la réserve que l'usage de cette langue ne doit pas être regardé comme un précédent pour l'avenir (1)*.

Traités où plus de deux puissances sont parties.

§ 3133. Il peut arriver que plus de deux puissances aient pris une part directe à la guerre, et toutes ces puissances doivent concourir à la paix. En pareil cas ou bien on rédige un seul traité auquel toutes les puissances sont parties contractantes principales; ou bien chaque puissance signe avec son ennemi un traité séparé, duquel il ne résulte ni droit ni obligation pour les autres puissances, à moins que ces traités conclus séparément ne soient rendus communs par un accord exprès; ou bien encore une puissance accède à un traité déjà conclu, auquel elle devient dès lors partie principale, en obtenant ainsi tous les droits et en se chargeant de toutes les obligations qu'elle aurait eues, si elle eût signé immédiatement le document principal.

Parfois aussi un traité de paix concerne de différentes manières des puissances qui n'ont pas pris une part directe à la guerre, mais qui étaient des auxiliaires, ou qui du moins avaient quelque intérêt à la guerre ou à la paix. Il se peut alors que l'une des puissances contractantes principales stipule quelque chose en leur faveur, soit en les comprenant dans le traité de manière à étendre sur elles la paix et l'amitié, sans toutefois les rendre par là parties contractantes principales, soit en insérant simplement dans le traité une clause qui leur soit particulière; or dans ce cas il n'est pas nécessaire qu'elles signifient formellement leur acceptation. Il se peut encore qu'on ajoute au traité des conventions séparées conclues avec ou entre de tels Etats et que ces conventions soient déclarées faire partie du document principal.

Accession au traité.

§ 3134. Enfin des tierces puissances peuvent être invitées à accéder au traité en vue d'obtenir leur assentiment ou de leur faire

(1) Pour la langue usitée dans les relations diplomatiques et les traités, voir pte. 1, liv. XVI, § 1319.

* Martens, liv. VIII, ch. VIII, §§ 333-338; Woolsey, § 158.

honneur. Toutes les fois qu'une puissance accède à un traité de paix soit dans ces dernières conditions, soit comme partie principale contractante, elle dresse un acte d'accession, dans lequel le traité de paix est inséré, et les parties principales rédigent un acte d'acceptation, renfermant le traité de paix et l'acte d'accession.

Protestation contre le traité.

§ 3135. D'autresfois certaines puissances protestent formellement contre un traité de paix ou contre un ou plusieurs de ces articles ; dans ce cas, elles adressent un acte de protestation aux principales puissances contractantes. Ainsi le Pape protesta contre le traité de Westphalie, et, avec le roi d'Espagne, contre l'acte final du congrès de Vienne *.

Caractère général des traités de paix.

§ 3136. Certains philosophes n'envisagent pas les traités de paix comme autre chose que des conventions momentanées, de simples compromis ; ils vont jusqu'à prétendre que si l'on insistait, après des luttes plus ou moins sanglantes, pour obtenir des garanties sérieuses, complètes et absolues, on se flatterait vainement de ne jamais conclure la paix. Sans aller aussi loin, on peut admettre, avec Wheaton, que le seul moyen d'arrêter l'effusion du sang et d'arriver à un règlement amiable consiste à transiger sur les exigences mutuelles ; car, malgré l'obligation souscrite par les contractants de maintenir entre eux la paix à perpétuité, rien ne saurait garantir que la guerre ne se renouvellera pas, puisque les traités se rapportent uniquement à la lutte à laquelle ils mettent un terme et signifient simplement que la lutte a pris fin **.

Effets des traités de paix.

§ 3137. Embrassant tous les effets des accords internationaux et des conventions publiques ordinaires, les traités de paix entraînent en outre avec eux des conséquences qui leur sont propres et particulières. Nous allons en exposer les plus importantes.

Ces pactes établissent tout d'abord de nouvelles relations entre les contractants ; peu importe que la guerre ait été justement ou injustement entreprise par le vainqueur.

La paix termine absolument les différends internationaux et règle d'une manière définitive les contestations qui ont été la cause ou le prétexte des hostilités ; aussi faut-il empêcher avec soin que les préjudices occasionnés par la lutte ne servent de motif à de nouvelles disputes ; autrement la paix serait à proprement parler une

* Martens, liv. VIII, ch. VIII, §§ 336, 337 ; Woolsey, § 158.

** Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. XX, § 19 ; Vattel, *Le droit*, liv. IV, § 19 ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. IV, § 3 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 509 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 171 ; Heffter, § 180.

simple trêve. Une guerre nouvelle ne peut être provoquée que par des causes nouvelles.

En règle générale, les traités de paix mettent fin à toute espèce de désaccord et de réclamations d'Etat à Etat, sauf sur les points découlant de faits accomplis pendant la guerre et pouvant prêter à des règlements particuliers. De ce nombre sont, par exemple, les débats sur les intérêts privés, les affaires contentieuses, les obligations souscrites par les prisonniers pour leur subsistance, les frais d'entretien des troupes, les réquisitions, etc.

Ces mêmes traités renferment toujours une clause générale d'oubli, c'est-à-dire une déclaration portant que les belligérants regardent leurs inimitiés comme entièrement apaisées et promettent réciproquement de ne plus en faire un sujet de guerre. La stipulation est forcément complétée par une amnistie en faveur des personnes et le pardon de tous les délits de trahison dont les sujets des Etats belligérants ont pu se rendre coupables. Lorsque cette clause n'est pas expressément énoncée, elle est virtuellement sous-entendue, car l'amnistie est un des éléments essentiels de la paix. « Si l'on permettait, dit Bluntschli, de continuer la lutte devant les tribunaux, on pourrait toujours craindre que les parties n'eussent de nouveau recours aux armes et que la guerre ne recommençât avec toutes ses horreurs. Les demandes seraient, il est vrai, dirigées contre certaines personnes, qu'on accuserait d'avoir causé un préjudice pécuniaire ou commis un délit ; mais derrière ces personnes se trouverait toujours l'Etat pour lequel elles ont combattu. »

Bluntschli.

« S'il était permis, dit Geffcken, de suivre par voie de juridiction civile ou criminelle les contestations relatives à des dommages soufferts pendant la guerre, celle-ci ne prendrait jamais fin. Ceux qui ont agi au nom de l'Etat ne peuvent non plus être rendus personnellement responsables et quand ils ont outrepassé leur mission, ils ne doivent compte de leur conduite qu'à leur gouvernement, dont le droit pénal n'est naturellement pas atteint par l'amnistie*. »

Geffcken.

Cession de territoire, et rectification de frontières.

§ 3138. L'état de possession au moment de la conclusion de la paix est considéré, à moins de dispositions contraires, comme la

* Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. xx, §§ 16, 18, 19 ; Vattel, *Le droit*, liv. IV, §§ 19-21 ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. IV, § 3 ; Heffter-Geffcken, § 180 ; Martens, *Précis*, § 333 ; Klüber, *Droit*, § 324 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 171 ; Bluntschli, §§ 708 et seq. ; Halleck, ch. XXXIV, §§ 8 et seq. ; Pando, p. 580 ; Bello, pte. 2, cap. IX, § 6 ; Riquelme, lib. I, tit. 1, cap. XIII.

base du nouvel ordre public créé par la paix : chacun conserve la souveraineté du territoire qu'il occupe. Le traité peut cependant établir la paix sur d'autres bases que l'état de possession ou rétablir souvent les choses telles qu'elles existaient avant la guerre. Lorsque le vaincu ne peut obtenir la paix qu'au prix d'une portion de son territoire, cette cession fait partie intégrante du traité de paix ou d'un acte spécial y annexé, dans lequel les contrées cédées sont énumérées, les nouvelles frontières entre les Etats contractants délimitées, etc. La paix seule donne la sanction du droit à la conquête ou à l'annexion violente.

Nous avons précédemment (1) expliqué les effets de la cession ou de la conquête, les changements qu'elle produit dans la situation respective des Etats, les modifications qu'elle apporte aux droits et aux intérêts du souverain et des habitants des pays qui passent ainsi sous une dénomination étrangère. Nous nous bornerons ici à dire que la cession ou la prise de possession par suite de la conquête n'est considérée comme définitive et valable qu'autant qu'elle est consacrée par le traité de paix, qui contient ordinairement une renonciation formelle de l'ancien souverain au territoire que lui arrache le sort des armes. En un mot, la paix est la consécration nécessaire et définitive de l'acte de cession ; car elle seule donne la sanction du droit à la conquête, voire même à l'annexion violente. Le traité de paix ne règle pas seulement la question de possession ; il pose en outre les bases des nouvelles relations que les modifications territoriales établissent entre les différentes parties intéressées. Souvent les traités de paix portant cession de territoire renferment une clause par laquelle des commissaires sont nommés de part et d'autre à l'effet de rectifier les frontières, et généralement une autre clause accorde aux habitants des pays qui doivent changer de souverain un délai plus ou moins long pour disposer, s'ils le jugent convenable, des biens qu'ils y possèdent ou pour se retirer dans tel autre pays qu'il leur plaît de choisir. Nous trouvons des dispositions analogues dans le traité de paix signé à Paris le 30 mai 1814 (2) entre la France, l'Autriche, la Russie, la Grande-Bretagne et la Prusse.

§ 3139. Le traité du 10 mai 1871 (3), ayant converti en un traité — *Traité du 10 mai 1871 entre la France et l'Allemagne.*

(1) Voir pte. 2, liv. VIII.

(2) De Clercq, t. II, p. 414 ; Neumann, t. II, p. 462 ; *Savoie*, t. IV, p. 1 ; *Russie*, t. I, p. 3 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. II, p. 1 ; *State papers*, v. I, p. 151 ; *Bulletin des lois*, 1814, n° 16 ; Angeberg, *Congrès*, p. 161.

(3) De Clercq, t. X.

de paix définitif les préliminaires signés à Versailles le 26 février précédent (1), en vertu desquels la France cédait à l'Allemagne plusieurs départements de l'Est, il a été introduit dans le traité définitif des stipulations à l'effet de sauvegarder les intérêts et de régler la situation des habitants des territoires annexés à l'Allemagne. Voici la teneur de l'article 2 : « Les sujets français, originaires du territoire cédé, domiciliés actuellement sur ce territoire, qui entendront conserver la nationalité française, jouiront jusqu'au 1er octobre 1872, moyennant une déclaration préalable faite à l'autorité compétente, de la faculté de transporter leur domicile en France et de s'y fixer, sans que ce droit puisse être altéré par les lois sur le service militaire, auquel cas la qualité de citoyen français leur sera maintenue. Ils seront libres de conserver leurs immeubles situés sur le territoire réuni à l'Allemagne. »

Convention additionnelle du 11 décembre 1871.

Par une convention additionnelle au traité de paix signée à Francfort le 11 décembre 1871 (2), le terme fixé pour l'option entre la nationalité française et la nationalité allemande a été étendu jusqu'au 1er octobre 1872 (3) pour les individus originaires des territoires cédés qui résident hors d'Europe *.

Légitimité des cessions de territoire. Opinion des publicistes : Fiore.

§ 3140. Quant à la question de la légitimité des cessions de territoire imposées comme condition de paix, Fiore pense que, si elles ne peuvent être considérées comme le but que le vainqueur se propose en faisant la guerre, si elles ne sont pas non plus un droit inhérent au droit de guerre, néanmoins on ne peut dans tous les cas blâmer le vainqueur qui pose une semblable condition de paix. D'après Fiore, cette exigence extrême n'est légitime que si la cession de territoire est rendue indispensable pour prévenir de nouvelles causes de guerre dans l'avenir. D'où il conclut la règle suivante : « La conquête d'un territoire ne peut pas être par elle-même une condition suffisante pour exiger la cession du territoire conquis quand le droit du vainqueur n'existe pas. Le vainqueur pourra imposer cette cession, quand elle sera justifiée par des con-

(1) De Clercq, t. X.
(2) De Clercq, t. X.
(3) De Clercq, t. X.
* Vattel, *Le droit*, liv. I, ch. XX, § 244 ; liv. IV, §§ 11, 12 ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. IV, § 2 ; Heffter, § 182 ; Bluntschli, §§ 706, 707, 715 ; Fiore, t. II, pp. 4 et seq. ; Morin, *Les lois*, t. II, p. 546 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 169 ; Halleck, ch. XXXIV, § 5 ; Pando, p. 584 ; Bello, pte. 2, cap. IX, § 6 ; Pinheiro Ferreira, *Vattel*, note sur le § 11 ; Pradier-Fodéré, *Vattel*, t. III, pp. 177-181.

ditions évidentes de moralité et par un intérêt général d'assurer la paix. »

Geffcken n'admet pas, comme Fiore, que d'après le droit international moderne la cession de territoire soit juste ou injuste suivant qu'elle est conforme ou contraire aux tendances des habitants. Il n'admet pas non plus la condition que pose Bluntschli : « la reconnaissance de la cession par les personnes qui, habitant le territoire cédé et y jouissant de leurs droits politiques, passent au nouvel Etat. » Pour lui, l'assentiment de la population n'est que désirable, « la puissance qui dans sa souveraineté politique et législative fait la cession, voilà l'unité dont l'assentiment est seul nécessaire ; exiger la sanction spéciale de la partie cédée, ce serait dans la plupart des cas demander que le vaincu sorte de la guerre la plus injuste qu'il a commencée lui-même sans éprouver aucune perte de territoire » *. Geffcken et Bluntschli.

§ 3141. Quant à nous, nous abondons dans le sens de Bluntschli et de Fiore, et nous admettons dans la même mesure que ce dernier la nécessité de la sanction donnée par la population conquise. Opinion de l'auteur.

Ce serait assurément un non-sens que de prétendre entacher rétroactivement d'illégitimité toutes les annexions de territoire qui ont été accomplies contrairement à la volonté des populations annexées : il faut le reconnaître, le droit de conquête est un des facteurs qui ont joué le plus grand rôle dans les révolutions de l'histoire.

Cependant, avec le développement actuel des idées, avec les principes universellement reconnus de l'indépendance des nations, de la souveraineté des peuples, il y a de notre temps quelque chose qui blesse les esprits libéraux à voir des populations entières soumises par le fait seul de la force à un gouvernement qu'au fond du cœur elles ne reconnaissent pas comme le leur. A une époque où la liberté de conscience est inscrite en tête de tous les Codes, ne voit-on pas l'inconséquence qu'il y a à faire ainsi violence aux sentiments sacrés de dévouement à l'Etat, de fidélité au souverain, en un mot, à la religion du patriotisme? Agir de cette façon, c'est obscurcir chez les opprimés la notion nette de leur devoir, c'est les pousser à des trahisons qui seront des actes de fidélité, c'est faire des criminels qui seront des martyrs.

Mais n'y a-t-il pas une inconséquence plus frappante encore à

* Fiore, § 1696 ; Heffter-Geffcken, pp. 438, 439 ; Bluntschli, § 286.

annuler le libre arbitre d'un peuple en lui imposant une nationalité qu'il renie alors que d'un autre côté on lui octroie le suffrage universel. C'est donner d'une main pour reprendre de l'autre ; c'est établir en principe ce qu'on détruit en fait.

Le droit seul de la force est impuissant à satisfaire là-dessus la conscience publique, aussi voit-on les gouvernements qui font de semblables annexions chercher à les étayer de prétendus droits dérivés de l'histoire, de circonstances ethnographiques, nécessités stratégiques, etc. Ce sont là des arguments qui peuvent n'être pas sans valeur pour les érudits, mais ne convainquent pas les peuples ; des arguments qu'on pourrait bien avancer pour appuyer les vœux et les revendications d'opprimés, mais qui, à nos yeux, ne sauraient être mis en balance avec des considérations d'une importance si manifestement supérieure.

Cessation des impôts, des contributions, des réquisitions de guerre.

§ 3142. Toutes les pratiques, tous les actes violents de la guerre cessent avec la signature de la paix. Les lois de la guerre ne sont plus applicables, et les lois en vigueur en temps de paix reprennent leur cours régulier. Le vainqueur perd donc tout droit de percevoir les impôts, d'ordonner des réquisitions, de lever des contributions de guerre sur le territoire ennemi encore occupé ou d'exiger les arrérages de celles qu'il n'a pas eu le temps d'encaisser pendant le cours de la guerre, quand même elles auraient été ordonnées régulièrement, conformément aux usages. Il est des traités qui contiennent une disposition spéciale à cet égard : nous mentionnerons entre autres ceux de Hubertsbourg de 1763 (article II), et de Francfort du 16 mai 1871 (article VIII). Dès que la paix est conclue, les caisses publiques ne peuvent plus être saisies par l'occupant ; elles doivent être remises sans retard aux autorités régulières.

Mais lorsque l'armée se trouve en pays ennemi au moment de la conclusion de la paix, le retrait des troupes exige un certain temps ; il y a donc des mesures transitoires à prendre pour la sécurité de ces troupes jusqu'à ce que l'évacuation du pays occupé soit définitivement consommée ; ces mesures ne doivent en aucun cas conserver le caractère arbitraire de la guerre : tous les actes d'hostilité commis après la paix doivent être réprimés et punis, et des dédommagements alloués aux personnes qui en sont victimes *.

Occupation après la paix et évacuation successive.

§ 3143. Cependant la conclusion de la paix ne met pas toujours

* Vattel, *Le droit*, liv. IV, §§ 24, 29 ; Heffter, § 180 ; Bluntschli, § 717.

un terme à l'occupation du territoire de l'un des belligérants par l'autre. C'est ce qui a lieu lorsque, par les préliminaires ou le traité de paix, a été stipulé le paiement d'une indemnité de guerre d'une telle importance que ce paiement ne peut s'effectuer intégralement que dans un certain délai et par des acomptes successifs, dont la quotité et les époques sont déterminées dans les conventions relatives à la paix. En garantie de l'exécution de ces arrangements et jusqu'à l'acquittement total de l'indemnité stipulée, les troupes victorieuses continuent d'occuper une partie du territoire ennemi, qu'elles doivent évacuer ou entièrement à la fois lors du paiement intégral, ou progressivement à mesure du versement des acomptes. C'est ce dernier mode d'occupation et d'évacuation que nous voyons réglementé par l'article 3 des préliminaires de paix du 26 février 1871 (1) et l'article 7 du traité du 10 mai suivant (2).

L'article 4 des préliminaires mettait à la charge du gouvernement français l'alimentation des troupes allemandes qui devaient rester en France jusqu'au 31 décembre de l'année courante. Le gouvernement français devait fournir à l'intendance militaire allemande, pour 500,000 rations de vivres et 150,000 rations de fourrages par jour, une indemnité fixée à 14 gros (1 fr. 75) pour chaque ration de vivres et à 20 gros (2 fr. 50) pour chaque ration de fourrages, le chiffre des rations devant diminuer à mesure que s'effectuerait le paiement des acomptes des frais de guerre. De plus, le gouvernement français était tenu de mettre à la disposition des troupes allemandes, dans chaque ville ou village occupé au moins par un bataillon, un escadron ou une batterie d'artillerie, tous les établissements militaires dont elles avaient besoin, avec les ameublements nécessaires, leur chauffage et leur éclairage, d'après les prescriptions des règlements prussiens (3). Mais était interdite expressément aux troupes d'occupation toute réquisition en argent ou en nature dans les départements occupés.

L'article 8 du traité de paix n'est pas moins explicite à cet égard. Il prescrit aux troupes allemandes de s'abstenir de réquisitions en nature et en argent dans les départements français qu'elles occuperont; toutefois, pour le cas où le gouvernement français serait en retard d'exécuter les obligations contractées par lui pour leur

(1) De Clercq, t. X.
(2) De Clercq, t. X.
(3) Villefort, *Traités relatifs à la paix avec l'Allemagne*, t. I, pp. 40 et seq.

entretien, il leur reconnaît le droit de se procurer ce qui sera nécessaire à leurs besoins en levant des impôts et des réquisitions dans les départements occupés, et même en dehors de ceux-ci, si leurs ressources n'étaient pas suffisantes (1).

Différence entre l'occupation après la paix et celle pendant la guerre.

§ 3144. MM. Funck Brentano et Sorel font ressortir avec raison la distinction essentielle qui existe entre l'occupation après la paix et l'occupation pendant la guerre. Tant que duraient les hostilités, l'Etat occupant était envahisseur ; il n'avait aucun droit ni sur le territoire si sur les habitants ; son pouvoir ne reposait que sur la force ; cette occupation se réglait d'après les coutumes de la guerre et en subissait les nécessités. L'occupation qui a lieu en temps de paix résulte d'un traité et par conséquent repose sur un droit ; l'occupant est un étranger et non un ennemi ; son pouvoir est limité et déterminé par une convention ; il se règle non d'après le régime de la guerre, qui repose sur la nécessité, mais d'après le régime du droit des gens en temps de paix, qui repose sur le respect des devoirs, des droits et des intérêts respectifs des États *.

Amnistie.

§ 3145. La cessation des poursuites et des actes de répression, qui est une des conséquences de la conclusion de la paix, n'est pas à proprement dire une amnistie. Ce mot en effet implique l'idée de pardon accordé par l'autorité souveraine pour des crimes punis par les lois de l'État ; or pendant la guerre le souverain étranger au nom duquel se pratiquent les poursuites ou la répression n'a aucune autorité légitime sur les sujets de l'autre Etat, qui d'ailleurs ne sauraient commettre des crimes contre les lois d'un Etat dont ils ne dépendent pas. Il n'y a entre ces individus et le souverain étranger que des relations de fait, et le traité ne peut que constater la cessation de ces relations et des conséquences qu'elles entraînaient.

L'amnistie — puisqu'on a conservé le terme — spécifiée ou impliquée par le traité de paix comprend exclusivement les actes coupables qui ont été commis durant la guerre et qui n'ont pas été réprimés conformément aux lois militaires avant la cessation des hostilités. Toutefois le bénéfice n'en est pas applicable à ceux des actes que ne tolèrent ou n'excusent point les usages de la guerre, lorsque l'Etat duquel dépendent les coupables considère ces actes

(1) Villefort, t. I, p. 69.
* Funck Brentano et Sorel, p. 326 ; Hall, *International law*, p. 482 ; Bluntschli, §§ 705, 716.

comme des crimes de droit commun et autorise les poursuites contre ses sujets. L'amnistie ne s'étend pas non plus aux délits commis pendant la guerre sur un territoire neutre par les sujets de l'un des belligérants au préjudice de ceux de l'autre, l'Etat neutre ne perdant en aucune circonstance le droit de réprimer ou de punir les atteintes portées à l'ordre public dans les limites de sa juridiction. Il est superflu d'ajouter que l'amnistie s'applique encore moins aux dommages et aux délits antérieurs à la guerre ou étrangers à la cause de la guerre. Dans tous les cas, les peines prononcées par les conseils de guerre ne sont pas supprimées par la conclusion de la paix.

Comme nous l'avons déjà dit, la clause d'amnistie est sous-entendue dans certains traités, et formulée en termes exprès dans d'autres.

Stipulation d'amnistie dans l'acte du Congrès de Vienne. 1815.

§ 3146. Ainsi l'acte final du congrès de Vienne en date du 9 juin 1815 (1), après avoir partagé le duché de Varsovie entre la Russie et la Prusse et cédé à cette dernière une partie des possessions du roi de Saxe, stipule par rapport aux Polonais, article 9 : « Il y aura amnistie pleine, générale et particulière en faveur de tous les individus de quelque rang, sexe ou condition qu'ils puissent être. » Article 12 : « Par suite de l'article précédent, personne ne pourra à l'avenir être recherché ou inquiété en aucune manière pour cause quelconque de participation directe ou indirecte, à quelque époque que ce soit, aux événements politiques, civils ou militaires en Pologne. Tous les procès, poursuites ou recherches seront regardés comme non avenus ; les séquestres ou les confiscations provisoires seront levés, et il ne sera donné suite à aucun acte provenant d'une cause semblable. » Article 13 : « Sont exceptés de ces dispositions générales à l'égard des confiscations tous les cas où les édits et les sentences prononcés en dernier ressort auraient déjà reçu leur entière exécution et n'auraient pas été annulés par des événements subséquents. » En ce qui concerne les Saxons, l'article 22 porte : « Aucun individu, domicilié dans les provinces qui se trouvent sous la domination de S. M. le roi de Saxe, ne pourra, non plus qu'aucun individu domicilié dans celles qui passent par le présent traité sous la domination de S. M. le roi de Prusse, être frappé dans sa personne, dans ses biens, rentes, pensions et revenus de tout genre, dans son rang et ses dignités, ni poursuivi ni recherché

(1) De Clercq, t. II, p. 567 ; *Russie*, t. I, p. 165 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. II, p. 379.

en aucune façon quelconque, pour aucune part qu'il ait pu, politiquement ou militairement, prendre aux événements qui ont eu lieu depuis le commencement de la guerre terminée par la paix conclue à Paris le 30 mai 1814 (1). Cet article s'étend également à ceux qui, sans être domiciliés dans l'une ou dans l'autre partie de la Saxe, y auraient des biens-fonds, rentes, pensions ou revenus de quelque nature qu'ils soient. »

Traité de Prague. 1866.

Nous trouvons une disposition analogue dans le traité de Prague intervenu entre la Prusse et l'Autriche le 23 août 1866 (2), par lequel la première de ces puissances s'incorpore définitivement les duchés détachés du Danemark à la suite de la guerre de 1864; l'article 10 porte : « Aucun habitant des duchés de Holstein et de Sleswig et aucun sujet de Leurs Majestés l'empereur d'Autriche et le roi de Prusse ne seront poursuivis, inquiétés ou repris dans leur personne et leurs biens pour leur conduite politique pendant les derniers événements et pendant la guerre. »

Traité de Francfort. 1871.

Enfin, dans le traité signé à Francfort-sur-le-Mein le 10 mai 1871 (3), qui enlève l'Alsace et la Lorraine à la France, il est dit à l'article 2 : « Aucun habitant des territoires cédés ne pourra être poursuivi, inquiété ou recherché dans sa personne ou dans ses biens à raison de ses actes politiques ou militaires pendant la guerre *. »

Mise en liberté des prisonniers.

§ 3147. Une des conséquences nécessaires et logiques de l'amnistie, c'est que, dès que la paix est signée, les prisonniers doivent être remis en liberté (4). Cette libération est de droit; seulement, comme il pourrait y avoir des inconvénients et même des dangers à relâcher les prisonniers, surtout lorsqu'ils sont en grand nombre, sans les astreindre à une certaine discipline, il est d'usage de les reconduire dans leur pays sous la surveillance des autorités militaires. Quant au remboursement des frais occasionnés par l'entre-

(1) De Clercq, t. II, p. 414; Neumann, t. II, p. 462; *Savoie*, t. IV, p. 1; *Russie*, t. I, p. 3; Martens, *Nouv. recueil*, t. II, p. 1; *State papers*, v. I, p. 151; *Bulletin des lois*, 1814, n° 16; Angeberg, *Congrès*, p. 161.

(2) *Archives dipl.*, 1866, t. III, p. 197; *Moniteur*, 1866, p. 1084.

(3) De Clercq, t. X.

* Vattel, *Le droit*, liv. IV, §§ 20 et seq.; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. XX, § 15; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. IV, § 3; Kent, *Com.*, v. I, p. 171; Heffter, § 180; Bluntschli, §§ 710 et seq.; Martens, *Précis*, § 333; Klüber, *Droit*, § 324; Halleck, ch. XXXIV, § 9; Pando, p. 582; Bello, pte. 2, cap. IX, § 6; Riquelme, lib. I, tit. 1, cap. XIII; Ompteda, *Lit.*, § 327; Kamptz, *Neue lit.*, § 329; Moser, *Versuch*, t. X, pte. 2, ch. II, p. 522; Steck, *De amnestia*, n° 13; Pinheiro Ferreira, *Vattel*, note sur le § 20; Funck Brentano et Sorel, p. 316.

(4) Voir pte. 5, liv. V, sect. 1.

tien des prisonniers durant leur captivité et par leur transport jusqu'à la frontière, il peut faire l'objet d'arrangements particuliers entre les États contractants ; mais, que ce remboursement soit exigé ou non, la discussion de cette question ne saurait entraver le rapatriement des prisonniers.

§ 3148. Dans sa dernière guerre avec la France, la Prusse a mis certaine restriction à la libération des prisonniers : elle a retenu en captivité, malgré la signature de la paix, ceux qui, pour infraction à la discipline que leur imposait l'autorité du lieu où ils étaient prisonniers, avaient été condamnés à l'emprisonnement par la juridiction militaire locale. L'Allemagne, à ce qu'il paraît, considère ces infractions comme équivalentes à des délits communs, et tous les prisonniers français condamnés ont été retenus jusqu'à ce que l'empereur d'Allemagne ait daigné leur faire grâce ; encore ne l'a-t-il fait qu'à condition que la plupart achèveraient le terme de leur détention dans les prisons de leur pays. La France n'a pas, que nous sachions, usé de réciprocité sur ce point ; aucune réserve n'a été mise au rapatriement des prisonniers allemands. Quant à nous, les hostilités ayant cessé et les prisonniers devant être par conséquent réintégrés dans leur état d'avant la guerre, il nous semble juste et logique que les infractions disciplinaires soient réputées non avenues, quand même il y aurait déjà condamnation ; car ces infractions sont en quelque sorte le résultat de l'état de captivité, et les conséquences doivent n'en plus subsister du moment que cesse cet état. Guerre franco-allemande en 1870-1871.

Dans le traité de paix du 31 mai 1871 (1), la rentrée des prisonniers en France est entourée de garanties exceptionnelles, motivées par leur grand nombre ; l'article 10 dit en effet : « Le gouvernement allemand continuera à faire rentrer les prisonniers de guerre, en s'entendant avec le gouvernement français. Le gouvernement français renverra dans leurs foyers ceux de ses prisonniers qui sont libérables. Quant à ceux qui n'ont point achevé leur temps de service, *ils se retireront derrière la Loire*... Vingt mille prisonniers seront dirigés sans délai sur Lyon, *à condition qu'ils seront expédiés immédiatement en Algérie*, après leur organisation, pour être employés dans cette colonie *. »

§ 3149. Le traité de paix n'invalide pas les engagements con- Portée du traité quant aux contrats et aux obligations ;

(1) De Clercq, t. X.

* Heffter, § 181 ; Bluntschli, § 716 ; Morin, *Les lois*, t. II, pp. 549, 550 ; Hall, *International law*, p. 482 ; Bluntschli, § 717.

tractés antérieurement à l'état de guerre, notamment ceux qui concernent les territoires occupés par chacun des belligérants ou à eux restitués, pourvu que ces engagements aient établi des rapports permanents et réels inhérents à ces territoires, les choses restituées à chacune des parties étant censées reprendre leur ancien caractère légal.

Il n'altère pas non plus les créances définitives ayant pour objet des prestations déterminées, constatées par des titres non contestés et exigibles déjà avant l'ouverture des hostilités ; car la guerre n'est pas une cause destructive des dettes.

Les droits privés des sujets et des souverains belligérants, ainsi que ceux de leurs familles, ne subissent aucun changement, à moins de dispositions particulières.

Quant aux territoires et aux lieux occupés.

§ 3150. En résumé, on peut établir que la paix, quand le traité ne contient pas de stipulation contraire, ou bien ne change pas la situation dans laquelle les choses se trouvent au moment de la conclusion, ou les rétablit dans l'état d'avant la guerre. Dans le premier cas, s'il n'en est pas fait mention, les pays et les places occupés ou conquis restent au pouvoir de la partie qui les occupe, par l'application de la règle *uti possidetis* ou *ut res maneant quo sunt loco*, c'est-à-dire que les choses doivent rester dans l'état où elles sont au moment de la paix ; alors chacun conserve la souveraineté du territoire qu'il occupe. Mais en règle générale, à moins de dispositions expresses, les choses doivent être rétablies telles qu'elles existaient au moment où elles sont tombées aux mains de l'ennemi.

Selon Bello, « la clause qui replace les choses dans l'état antérieur à la guerre, *in statu quo ante bellum*, a rapport uniquement aux propriétés territoriales et se borne aux changements que la guerre a produits dans leur possession naturelle ; la base de la possession actuelle, *uti possidetis*, se rapporte, au contraire, à l'époque indiquée dans le traité de paix ou, à défaut, à la date même du traité. »

Lorsque le traité de paix stipule la restitution du territoire occupé pendant la guerre, le territoire doit être rendu dans l'état où il se trouvait lors de la conclusion de la paix. Toutefois, les changements causés par la guerre ne peuvent faire l'objet de réclamations ; mais toute détérioration ultérieure est interdite. L'occupant n'est pas tenu non plus à la restitution des fruits qu'il a perçus ; il a en outre la faculté d'enlever les choses à lui appartenant, de détruire ou d'emporter les ouvrages qu'il a construits à ses frais pendant

l'occupation, et de rétablir les lieux comme ils étaient avant le commencement des travaux. Le traité peut cependant stipuler des arrangements particuliers à cet égard.

Les publicistes ont à ce sujet adopté l'opinion de Vattel, qui dit que : « en restituant une chose, on doit rendre en même temps tous les droits qui y étaient attachés lorsqu'elle a été prise ; mais il ne faut pas comprendre sous cette règle les changements qui peuvent avoir été une suite naturelle, un effet de la guerre même et de ses opérations *. »

§ 3151. En ce qui concerne les prises maritimes, on conçoit que les navires, avec leurs chargements, dont la capture a été jugée légitime par les tribunaux compétents des pays belligérants avant la paix, ne soient pas rendus ou ne donnent lieu à aucune indemnité ; mais il est d'usage de restituer ceux dont la condamnation n'a pas encore été prononcée au moment de la conclusion de la paix, ou d'en payer la valeur. Prises maritimes.

Nous trouvons une disposition en ce sens dans le traité de Francfort du 10 mai 1871 (1), dont l'article 13 est ainsi conçu : « Les bâtiments allemands qui étaient condamnés par les conseils de prises avant le 2 mars 1871 seront considérés comme condamnés définitivement. Ceux qui n'auraient pas été condamnés à la date sus-indiquée seront rendus avec la cargaison en tant qu'elle existe encore. Si la restitution des bâtiments et de la cargaison n'est plus possible, leur valeur, fixée d'après le prix de la vente, sera rendue à leurs propriétaires **. »

§ 3152. Les conventions dont la mise en pratique avait été suspendue pendant la guerre, rentrent en vigueur de plein droit à la conclusion de la paix, à moins qu'elles n'aient été modifiées par le traité de paix ou qu'elles ne se rapportent à des choses que la guerre a anéanties ou matériellement modifiées. Remise en vigueur des traités antérieurs à la guerre.

Si le traité de paix modifie les traités antérieurs ou en consacre expressément le renouvellement, ce sont les dispositions du traité de

* Vattel, *Le droit*, liv. IV, §§ 30, 31 ; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. xx, §§ 16, 18 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 171, 172 ; Heffter, §§ 180, 181 ; Bello, pte. 2, cap. IX, § 6 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. IV, §§ 3, 4, 6 ; Halleck, ch. XXXIV, §§ 12, 19 ; Bluntschli, § 719 ; Pando, p. 582.

(1) De Clercq, t. X.

** Bluntschli, §§ 709, 861, 862 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. IV, § 4 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 518, 519 ; Kent, *Com.*, v. I, p. 171 ; Massé, t. I, §§ 370 et seq.; Pando, pp. 582 et seq. ; Bello, pte. 2, cap. V, § 3 ; cap. IX, § 3 ; Riquelme, lib. I, tit. 1, cap. XIII ; Villefort, *Traités*, t. I, p. 71 ; Boeck, *Propriété privée ennemie*, § 245.

paix qui doivent faire loi dorénavant; mais s'il n'est fait aucune mention particulière à cet égard, les traités antérieurs doivent nécessairement continuer de sortir leur plein et entier effet. Pour qu'ils fussent abrogés définitivement, il faudrait qu'ils n'eussent pas été seulement suspendus, mais invalidés, annulés de fait par la guerre, comme dans le cas des traités d'alliance, qui n'ont plus de raison d'être avec la fin de la guerre; il faudrait encore que leur contenu fut incompatible avec les stipulations du traité de paix, comme ce qui a lieu, par exemple, en ce qui concerne d'anciens traités relatifs à la délimitation des frontières entre deux Etats. Ces traités restent en vigueur, si la paix n'entraîne pas une cession du territoire et partant une modification de la frontière; mais ils cessent de fait, si la frontière ne reste plus la même.

L'histoire des Etats-Unis nous fournit un exemple des difficultés que peut faire naître le silence gardé dans un traité de paix au sujet d'anciens traités. L'Angleterre, aux termes du traité du 3 septembre 1783 (1), par lequel elle reconnaissait l'indépendance de ses anciennes colonies, avait accordé aux Etats-Unis le droit de pêcher sur les côtes des possessions anglaises de l'Amérique du Nord. On conçoit que le bénéfice de cette concession avait été interrompu et rendu illusoire pendant la guerre entre les deux parties, à laquelle mit fin le traité de Gand en 1814. Or, ce traité n'ayant rien dit au sujet des pêcheries américaines, lorsque les Etats-Unis voulurent de nouveau profiter des droits qu'ils tenaient des traités antérieurs à la guerre, l'Angleterre prétendit qu'ils avaient été abrogés par les hostilités et que la paix ne les faisait point revivre; que c'était dans ce sens que devait être interprété le mutisme du traité à leur sujet. Le gouvernement de Washington soutint que le traité de 1783 avait un caractère permanent, que la guerre de 1812 n'avait fait que le suspendre, mais ne l'avait pas abrogé. La justice de la cause des Etats-Unis était tellement évidente que l'Angleterre finit par consentir à signer en 1818 un traité spécial, accordant aux pêcheurs des Etats-Unis le droit de pêcher dans certaines parties déterminées des côtes britanniques.

Lorsque, par suite du traité de paix, un Etat est privé d'une existence indépendante, il est évident que les contrats publics passés avec cet Etat cessent avec la cessation de sa personnalité distincte, comme cela a eu lieu par rapport à la Pologne après

(1) Elliot, v. I, p. 237; *State papers*, v. I, p. 779; Martens, 1re édit., t. II, p. 497; 2e édit., t. III, p. 553.

son partage, et à la Crimée, après sa soumission à la Russie en 1783 *.

Quand les traités de paix commencent-ils à produire leurs effets ? Opinion des publicistes :

§ 3153. La plupart des publicistes s'accordent à admettre que les obligations découlant d'un traité de paix doivent être remplies à partir du moment de sa conclusion. Toutefois des doutes se sont élevés sur la question de savoir si le traité doit être considéré comme parfait et définitivement obligatoire aussitôt qu'il est revêtu de la signature des plénipotentiaires, ou bien s'il faut attendre l'échange des ratifications. C'est cette dernière opinion qui a généralement prévalu de nos jours.

Rayneval.

« Les engagements, dit Rayneval, datent communément du jour de l'échange des ratifications, à moins d'une stipulation contraire. »

Vattel.

Vattel est d'avis que le traité ne lie les sujets des États qu'après qu'il leur a été dûment notifié.

Bluntschli.

« Le traité, dit Bluntschli, n'est parfait qu'après l'échange des ratifications ; l'exécution ne peut donc en être exigée qu'à partir de cette date. »

Phillimore.

Selon Phillimore, « le moment précis où le traité public commence à entrer en vigueur est, comme pour les contrats privés, le jour où il a subi toutes les formalités nécessaires et où il a été ratifié. A partir de ce moment, toutes les hostilités doivent cesser, à moins qu'une date particulière n'ait été fixée pour le commencement de la paix. »

Heffter. Geffcken.

Au dire de Heffter également, les ratifications sont le complément nécessaire de la validité des traités, lors même qu'elles n'ont pas été expressément réservées. Du reste, ainsi que le fait observer Geffcken, les ratifications sont toujours réservées aujourd'hui. Tant qu'elles n'ont pas eu lieu, le traité n'existe pas **.

Fin des hostilités. Heffter.

§ 3154. Heffter pense que « toutes les fois qu'un traité de paix n'indique aucun délai pour leur cessation, les hostilités doivent s'arrêter à l'instant même de la signature du traité par les plénipotentiaires des belligérants ».

Le traité peut avoir un effet rétroactif, qui remonte jusqu'à la

* Wheaton, *Elém.*, pte. 2, ch. III, §§ 9 et seq.; Vattel, *Le droit*, liv. IV, ch. XXIII ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 529 et seq. ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 177, 178 ; Bluntschli, § 718 ; Heffter, § 181 ; Wildman, v. I, p. 176 ; Halleck, ch. XXXIV, § 22 ; Riquelme, lib. I, tit. 1, cap. XIII ; Morin, *Les lois*, t. II, pp. 561 et seq.; *American State papers*, v. IV, pp. 352 et seq. ; Woolsey, § 160.

** Heffter, § 87.

date de sa signature ; mais il faut que cela soit stipulé expressément dans le traité même. La mise en vigueur peut aussi en être différée à une époque postérieure à la ratification, mais également en vertu d'une disposition particulière. Par contre, l'acte de ratification peut avoir un effet rétrospectif et confirmer le traité conformément aux termes de ses clauses.

Quoi qu'il en soit, dans la plupart des cas on n'attend pas la ratification du traité pour mettre fin aux hostilités ; elles cessent de fait bien antérieurement, non pas en vertu du traité de paix, puisqu'il n'existe pas, mais en vertu d'un armistice ou de préliminaires de paix, qu'en général les belligérants concluent pour entamer les négociations qui doivent aboutir au traité définitif ; cet armistice se prolonge jusqu'à l'issue de ces négociations.

Souvent le traité même fixe un délai pour la mise à exécution, intégrale ou partielle, complète ou progressive, de ses clauses, par exemple pour l'évacuation du territoire occupé, le paiement d'indemnités de guerre, etc. Mais cette disposition particulière n'arrête pas, ne surseoit pas les effets du traité en ce qui concerne son objet principal, la paix proprement dite, c'est-à-dire la cessation des hostilités et le rétablissement des relations réciproques antérieures à la guerre *. »

Responsabilité individuelle.

§ 3155. Un des effets du traité de paix est donc de rendre illégal tout acte d'hostilité ou de violence commis après sa conclusion et d'autoriser de la part de la partie lésée une demande en réparation, lors même que le tort aurait été causé par un individu ignorant encore la signature de la paix. En pareil cas, l'individu ne saurait être considéré et puni comme coupable d'un acte criminel, s'il prouve clairement son ignorance du fait et partant la bonne foi avec laquelle il a agi ; mais cela ne suffit pas pour l'affranchir de la responsabilité civile en dommages et intérêts : c'est à son gouvernement à le mettre à couvert.

Lorsque la paix a mis fin aux hostilités, il est du devoir de l'État d'en donner connaissance à ses sujets en temps convenable ; et s'il ne l'a pas fait, l'État est tenu en justice d'indemniser ses agents ou

* Rayneval, *Inst.*, t. II, liv. III, ch. XXIII; Vattel, *Le Droit*, liv. IV, §§ 24 et seq.; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. XX, § 20; Bluntschli, § 724; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 517 et seq.; Heffter, § 183; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. IV. § 5; Kent, *Com.*, v. I, pp. 172, 173 ; Wildman, v. I, pp. 145 et seq.; Halleck, ch. XXXIV, § 14 ; Pradier-Fodéré, *Principes*, p. 571 ; Bello, pte. 2, cap. IX, § 6 ; Pando, pp. 582 et seq.; Riquelme, lib. I, tit. 1, cap. XIII ; Halleck, *new ed. by Baker*, ch. IX, § 14.

ses sujets qui agissent dans l'ignorance de la conclusion de la paix. Telle a été la jurisprudence adoptée dans l'affaire du *Mentor*, navire nord-américain capturé et détruit par des Anglais, en dehors de la baie de Delaware, postérieurement à la cessation des hostilités entre les États-Unis et la Grande-Bretagne en 1783. Capture du *Mentor*.

§ 3156. Il peut arriver qu'un délai ait été fixé par le traité de paix pour la cessation des hostilités à un endroit spécifié et qu'avant l'expiration de ce délai, mais avec connaissance de la paix, une prise ait été faite. En pareil cas, la prise est-elle légitime ? Les juristes ont émis des opinions différentes à ce sujet. Délai fixé pour la cessation des hostilités.

§ 3157. Le juge des États-Unis Kent partage l'opinion d'Emerigon : que la prise serait illégitime, par la raison que si la *connaissance* de la paix par *interprétation* après l'époque limitée dans les différentes parties du monde rend la prise nulle, la *connaissance positive* de la paix doit d'autant plus produire cet effet. Opinion des publicistes : Emerigon. Kent.

Phillimore approuve ce raisonnement, qu'il recommande à la pratique des États. Phillimore.

Wheaton, tout en partageant cette manière d'envisager la question, émet le doute qu'en pareil cas il ne faille pour soumettre le capteur aux conséquences légales de la connaissance positive rien de moins que la notification officielle de son gouvernement. Wheaton.

§ 3158. C'est par suite de l'absence d'un document de cette nature que le conseil des prises en France rendit le 22 avril 1803 une décision favorable au corsaire français la *Bellone* contre le navire anglais le *Swineherd*, qu'il avait capturé avant l'expiration du délai fixé par le traité préliminaire de paix signé le 1er octobre 1801 entre la France et l'Angleterre. Cette décision était fondée sur la double circonstance que le capitaine de la *Bellone* n'avait été informé de l'existence des préliminaires de paix par aucun document revêtu d'un caractère authentique, attendu que la proclamation du roi d'Angleterre à cet effet, dont il avait eu, il est vrai, connaissance, n'était accompagnée d'aucune attestation d'autorités françaises, et qu'au surplus la *Bellone* s'était emparée du *Swineherd* lorsque le délai pour la cessation des hostilités indiqué par la proclamation royale pour la zone dans laquelle la prise avait été faite, avait encore quatorze jours à courir à la date de la capture (24 février). Capture du navire anglais *Swineherd* par le corsaire français la *Bellone*.

L'exposé de la loi concernant « le défaut de connaissance suffisante de la cessation de toute hostilité », fait dans cette affaire par l'avocat général Collet Descotils, mérite d'être rapporté : Exposé de la loi sur le défaut de connaissance de la cessation des hostilités.

« J'en reviens, dit-il, à l'opinion d'Émerigon et de Valin : je

pense comme eux qu'un corsaire, qui a une connaissance positive de la paix avant de rencontrer un bâtiment qui auparavant était ennemi, n'a pas le droit de l'arrêter, hors toutefois le cas d'une légitime défense, encore bien que les délais pour la validité des prises ne soient pas encore expirés.

« Mais qu'entend-on par connaissance positive de la paix ? Ces auteurs en parlent ; mais aucun ne la définit. Je vais tâcher de le faire d'après les principes de la raison et de suppléer par là au silence qu'ils gardent sur ce point.

« La connaissance dont il s'agit doit être certaine, assurée, indubitable ; elle doit émaner médiatement, ou immédiatement de la puissance à laquelle appartient l'armateur, et, si l'on veut, de l'une ou de l'autre des deux puissances contractantes.

« Cette connaissance doit être telle qu'elle prévienne ou dissipe tous les doutes, toutes les incertitudes, toutes les craintes, tous les dangers que pourrait courir le corsaire ; elle doit, en même temps qu'elle paralyse les lettres de marque, qu'elle impose au corsaire le devoir de s'abstenir de toutes les hostilités, le mettre lui-même à l'abri de la capture ; elle doit enfin être transmise par des pièces authentiques et légales qui prémunissent les corsaires contre le danger, en se retirant dans un des ports de leur nation, d'être pris par quelque navire ennemi non encore informé de la conclusion de la paix.

« Il s'en faut donc de beaucoup que je sois de l'opinion qu'une ignorance absolue de la paix soit nécessaire pour qu'une saisie faite avant l'expiration des délais soit valable ; l'admettre, c'est supposer qu'un bruit incertain, qu'une nouvelle douteuse, qu'un rapport dont aucune pièce authentique ne garantit la vérité soient suffisants pour mettre un corsaire dans l'obligation indispensable de cesser sa croisière et de rentrer dans le port de son armement, tout en demeurant exposé au danger d'être capturé pendant le temps de sa retraite.

« Je ne saurais convenir, avec le capitaine Black, que dans le cas d'une simple annonce de paix non valablement justifiée le corsaire n'ait le droit d'arrêter que provisoirement, sauf à relâcher le navire, sans être susceptible de dommages et intérêts, si la nouvelle se trouve vraie, ou à en poursuivre la confiscation, si elle se trouve fausse.

« Au moment même de l'arrestation, la saisie est bonne, ou elle est nulle, selon que le corsaire n'a point ou qu'il a la connaissance *positive* de la paix. S'il l'a, le navire doit être relâché avec dom-

mages et intérêts ; s'il ne l'a point, la saisie est valable et la confiscation doit être prononcée. »

§ 3159. Une décision tout à fait différente fut rendue quelques jours après, le 25 avril 1803, par le même conseil des prises dans l'affaire du navire anglais la *Nymphe*, capturé par le corsaire français la *Petite-Renommée*, parce qu'il fut prouvé que, bien que la prise eût été faite avant l'expiration des délais fixés par le traité préliminaire de paix, le capteur avait eu connaissance suffisante de l'existence de la paix ; car « les délais ne sont convenus par les puissances contractantes que pour fixer un terme après lequel aucune prise ne saurait être faite et déclarée valable et pour prévenir de cette sorte les plaintes et les réclamations, mais nullement pour décider à l'avance la légalité des prises faites injustement et en connaissance parfaite de l'état de paix avant l'expiration des délais fixés. »

Capture de la *Nymphe* par la *Petite-Renommée*.

Voici en effet quelle était la position respective du bâtiment capteur et du bâtiment capturé par rapport à la connaissance de la signature des préliminaires de paix entre la France et l'Angleterre le 1er octobre 1801 :

La *Petite-Renommée*, chaloupe armée de deux pierriers, partie le 23 novembre 1801 du port de la *Liberté* de la Guadeloupe pour se rendre à la Terre-Ferme, s'était emparée dans la nuit du 30 du même mois du navire anglais la *Nymphe*, parti de Corté en Irlande le 17 octobre, sept jours après la publication officielle de l'échange fait le 10 du même mois des ratifications du traité de paix, et mouillé à la Basse-Terre de Saint-Christophe, où il devait se croire à l'abri de toute hostilité, puisque la nouvelle officielle de la paix avait été publiée depuis longtemps à Saint-Christophe et dans toutes les Antilles.

De son côté, la *Petite-Renommée* avait quitté le port de la *Liberté* près de deux mois après la conclusion de la paix, qu'il était censé d'autant moins ignorer alors que plusieurs jours avant son départ la nouvelle en avait été apportée à la Guadeloupe par une frégate anglaise et par un parlementaire du gouverneur de la Dominique, auquel le gouverneur militaire de la Guadeloupe avait répondu le 15 novembre que « par ce double message les deux villes principales de la colonie avaient été instruites à la même heure d'une nouvelle si importante. » Malgré l'existence de cette lettre, le 20 novembre, c'est-à-dire cinq jours après la date, une commission en course avait été délivrée à la *Petite-Renommée*, qui avait quitté le port de la *Liberté* huit jours après l'aveu fait par l'autorité dominant à la Guadeloupe de la connaissance de la paix.

Devant le tribunal appelé à prononcer sur la légalité de la prise, le capteur prétendit qu'on ne pouvait reconnaître pour information officielle de la paix conclue que celle donnée par le gouvernement même du pays, qu'autrement on serait exposé à devenir victime de la confiance qu'on aurait eue dans une fausse nouvelle venue de l'ennemi ; or dans l'espèce la nouvelle émanait uniquement d'autorités anglaises. Le tribunal n'admit pas cette défense, considérant qu'une fausse nouvelle de paix donnée officiellement par des commandants militaires d'une nation avec laquelle on se trouvait en guerre serait sans doute un acte de perfidie sans précédent et qu'il n'y avait pas lieu d'invoquer dans le cas dont il s'agissait. La prise fut donc déclarée nulle, illégale et contraire au droit des gens *.

Étendue de la force obligatoire des traités de paix.

§ 3160. Les traités de paix sont également valables, qu'ils se concluent avec les autorités qui ont déclaré la guerre ou avec un autre gouvernement *de facto* nouvellement établi. Il est de principe en effet que les nations n'ont ni à s'immiscer dans les affaires intérieures d'aucune autre, ni à se préoccuper des titres du parti qui possède l'autorité souveraine. Elles ne doivent tenir compte que du fait de la possession de cette autorité et des pouvoirs dont ceux qui la possèdent sont investis par la forme de gouvernement existant ou par les lois fondamentales en vigueur au moment de la négociation du traité. Lors donc qu'un traité de paix a été régulièrement conclu par les personnes compétentes, il est obligatoire pour la nation entière, et partant pour tous les gouvernements qui se succèdent au pouvoir ; en d'autres termes, les puissances contractantes et leurs sujets sont tenus d'en exécuter fidèlement les stipulations.

Il va sans dire que quand ces traités renferment des clauses, telles que des engagements financiers ou des cessions de territoire, qui pour être réalisées ont besoin de la sanction préalable du pouvoir législatif, ces clauses sont assimilées à une obligation conditionnelle et ne sont pas exécutoires de plein droit ; néanmoins, la foi publique se trouvant engagée, on peut affirmer qu'à moins de considérations

* Vattel, *Le droit*, liv. IV, § 24 ; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. xx, § 20 ; Heffter, § 183 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 518-521 ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. IV, § 5 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 172, 173 ; Bluntschli, § 709 ; Wildman, v. I, pp. 158 et seq. ; Halleck, ch. XXXIV, §§ 15, 16 ; Bello, pte. 2, cap. IX, § 6 ; Pando, p. 583 ; Riquelme, lib. I, tit. I, cap. XIII ; Pistoye et Duverdy, t. I, p. 141 ; Azuni, *Système*, t. II, p. 227 ; Robinson, *Adm. reports*, v. I, p. 121 ; de Cussy, liv. II, ch. XIX, §§ 2, 3 ; Hall, *International law*, p. 487 ; Boeck, *Propriété privée ennemie*, § 242.

d'un ordre majeur le refus de sanction de la part de la législature équivaut à un outrage international.

Quelquefois encore certaines clauses des traités de paix rendent nécessaires des arrangements ultérieurs ou complémentaires ; les parties s'entendent à cet effet par des conventions additionnelles spéciales, ou bien elles nomment des commissions chargées d'aviser et de veiller au mode d'exécution. Ainsi le traité principal intervenu entre l'Allemagne et la France le 10 mai 1871 (1) a été suivi de plusieurs conventions de ce genre, au nombre desquelles nous citerons celle qui a été signée à Francfort le 11 décembre 1871 (2) et qui a trait notamment à la compétence judiciaire, aux mines, aux routes, aux canaux, aux forêts, aux propriétés domaniales, départementales et communales, aux chemins de fer dans les territoires cédés *.

§ 3161. Quand il existe des alliances entre un des belligérants et d'autres nations, il est évident que ces dernières doivent être comprises dans le traité de paix conclu par le premier : c'est ce qui a eu lieu à Nimègue en 1678 et en 1679 (3), à Ryswick en 1697 (4), à Utrecht en 1713 (5), à Paris en 1814 (6) et en 1856 (7). En cas d'alliance.

Vattel dit que si un des alliés insiste pour constituer la guerre après que le but de l'alliance a été atteint, les autres alliés ont le droit de traiter seuls et par eux-mêmes. Il est toutefois assez difficile de préciser les circonstances dans lesquelles une semblable éventualité peut se présenter ; car on doit avant tout s'en tenir à l'esprit et à la lettre des stipulations convenues (8) **. Vattel.

(1) De Clercq, t. X.
(2) De Clercq, t. X.
* Vattel, *Le droit*, liv. IV, §§ 35, 36 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 168, 169 ; Heffter, § 184 ; Morin, *Les lois*, t. II, pp. 156 et seq. ; Bello, pte. 2, cap. IX, § 6 ; Pando, p. 582 ; Riquelme, lib. I, tit. 1, cap. XIII ; Halleck, *new ed. Baker*, ch. IX, § 13.
(3) Dumont, t. VII, pte. 1, pp. 350, 357, 365, 376, 389, 399, 432, 437 ; Léonard, t. III, IV, V.
(4) Dumont, t. VII, pte. 2, pp. 381, 399, 408, 422.
(5) De Clercq, t. I, p. 1 ; Calvo, t. II, pp. 109, 115 ; *Savoie*, t. II, pp. 281, 325 ; Castro, t. II, p. 243 ; Cantillo, p. 87 ; Dumont, t. VIII, pte. 1, pp. 336, 339, 353, 356, 362, 393, 401 ; *State papers*, v. XXXV, p. 815.
(6) De Clercq, t. II, p. 414 ; Neumann, t. II, p. 462 ; *Savoie*, t. IV, p. 1 ; *Russie*, t. I, p. 3 ; Martens, *Nouv. recueil*, t. II, p. 1 ; *State papers*, v. I, p. 151 ; *Bulletin des lois*, 1814, nº 16 ; Angeberg, *Congrès*, p. 161.
(7) De Clercq, t. VII, p. 59 ; Neumann, t. VI, p. 274 ; *Savoie*, t. VIII, p. 380 ; Martens-Samwer, t. II, p. 770 ; *Bulletin des lois*, 1856, nº 381 ; *Ann. des Deux-Mondes*, 1855-1856, p. 901 ; Lesur, 1856, app., p. 7.
(8) Voir *Alliances*, pte. 2, liv. III.
** Vattel, *Le droit*, liv. IV, §§ 15, 16 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 170, 171 ;

Conditions nécessaires pour la validité des traités de paix.

§ 3162. Pour que les pactes dont nous nous occupons ici soient valides, il faut le concours des trois conditions suivantes :

1° Que les parties contractantes soient dûment autorisées à les conclure ;

2° Qu'elles y donnent leur plein assentiment ;

Et 3° que ce consentement soit libre et spontané.

A ces trois conditions on peut en ajouter deux autres, savoir : que l'entente et l'adhésion aux stipulations soient réciproques, et que l'exécution en soit praticable et facile.

Emploi de la contrainte.

§ 3163. L'emploi de la violence ou de l'intimidation dans la conclusion de la paix n'est pas une raison suffisante pour rendre le traité nul. « On ne peut, dit Vattel, se dégager d'un traité de paix en alléguant qu'il a été extorqué par la crainte ou arraché par la force. »

Vattel.

Cependant il est des circonstances exceptionnelles dans lesquelles ce principe est écarté. Ainsi, par exemple, l'auteur que nous venons de citer admet que l'exception de la contrainte puisse être alléguée « contre un pacte qui ne mérite pas le nom de traité de paix, contre une soumission forcée à des conditions qui blessent également la justice et tous les devoirs de l'humanité. »

Bluntschli.

Bluntschli mentionne en outre le cas où il aurait été fait usage de contrainte ou de violence envers le plénipotentiaire chargé par une des parties belligérantes de négocier la paix ; et il conclut que cette coercition entraîne la nullité des engagements contractés.

Heffter.

C'est ce qu'admet également Heffter, lorsqu'il dit : « Le traité de paix conclu entre les plénipotentiaires des États belligérants est obligatoire dans toutes les circonstances, quand même il serait imposé par la prépondérance de l'une des deux parties qui contractent et impliquerait une renonciation à des droits incontestables. Il suffit à cet égard qu'il ne soit pas le résultat de violences personnelles pratiquées envers le souverain étranger ou ses représentants. »

Wheaton.

Wheaton établit une distinction entre le droit civil et le droit conventionnel : « La conservation de la société, dit-il, veut que les engagements contractés par une nation sous l'empire de la force qu'impliquent la destruction de ses forces militaires, la détresse de son peuple et l'occupation de son territoire par l'ennemi, soient

Wildman, v. I, p. 168 ; Halleck, ch. xxxiv, § 7 ; Bello, pte. 2, cap. ix, § 6 ; Pando, p. 581 ; Riquelme, lib. I, tit. 1, cap. iii ; Schmalz, *Europ. Völkerrecht*, § 277.

tenus pour obligatoires. En effet, s'il n'en était pas ainsi, les guerres ne pourraient se terminer que par la soumission et la ruine totale du parti le plus faible ; et l'imperfection des considérations ou l'inégalité des conditions d'un traité entre nations, qui suffiraient pour faire rompre un contrat entre particuliers sous prétexte d'une grossière illégalité ou d'une lésion énorme, n'entraînent pas une raison suffisante pour refuser l'exécution d'un traité.

Fiore attribue à la nécessité de légitimer les faits accomplis pour terminer la guerre les opinions que nous venons d'exposer et qu'il qualifie d'erreurs, et il ajoute : « Ne voyant aucune limite au droit de la force, les publicistes ont conclu que chaque partie pouvant renoncer à ses droits, lorsqu'elle y a effectivement renoncé et que sa renonciation est acceptée, le traité stipulé oblige aussi la partie qui a sacrifié ses droits incontestables, même quant aux dispositions imposées par la force. Mais ces contradictions doivent disparaître du droit des gens, et nous espérons que le règne de la force finira par être renversé par l'opinion publique, qui, éclairée par la science, obligera la diplomatie à marcher dans la voie de la rectitude et à ne plus fouler aux pieds les principes de la justice *. » Fiore.

§ 3164. La non-exécution ou la violation d'une ou de plusieurs dispositions du traité constitue une infraction de nature à occasionner de nouvelles complications, à entraîner même la nullité du traité ; elle affranchit en tout cas la partie adverse de l'obligation de l'accomplir de son côté, ou lui donne le droit de demander un dédommagement, une réparation et des garanties pour l'avenir. Ainsi en 1798 le congrès des États-Unis décréta la rupture des traités conclus avec la France, en s'appuyant sur ce que cette puissance les avait souvent violés ou rompus, et avait refusé de satisfaire à certaines réclamations auxquelles ils servaient de base. Infractions.

« L'infraction au traité de paix, dit Bello, donne à l'offense un caractère de perfidie qui l'aggrave. » Mais il n'y a pas à proprement parler rupture de la paix lorsque les dispositions du traité ne sont pas exécutées et que la guerre ne recommence pas. On peut Bello.

* Martens, *Précis*, §§ 48-52 ; Vattel, *Le droit*, liv. II, § 157 ; liv. IV, § 37 ; Bluntschli, §§ 408, 704 ; Heffter, § 180 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 3, ch. II, §§ 7, 8 ; Fiore, t. II, pp. 9, 10 ; Morin, *Les lois*, t. II, pp. 556 et seq. ; Klüber, *Droit*, §§ 142, 143, 325 ; Burlamaqui, pte. 3, ch. X, § 6 ; ch. XII, § 2 ; Wildman, v. I, p. 140 ; Halleck, ch. XXXIV, § 21 ; ch. XXXVI, § 3 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 258 ; Riquelme, lib. I, tit. 1, cap. XV ; Clergé, *Précis de Martens*, t. I, p. 157 ; Pinheiro Ferreira, *Vattel*, notes sur les §§ 37-44 ; Pradier-Fodéré, *Vattel*, t. II, pp. 146 et seq.

dire que le traité de paix de Zurich, conclu en 1857 entre la France, l'Autriche et l'Italie, n'a jamais été mis entièrement à exécution; cela n'a pas empêché que les deux premières de ces puissances n'aient cessé depuis d'entretenir les relations les plus amicales. La violation des stipulations du traité diffère essentiellement de la rupture de la paix; elle doit être traitée comme toutes les violations de conventions, et elle peut suivant les circonstances amener de dangereuses complications, provoquer même une nouvelle guerre.

Parmi les faits regardés comme des violations de traité, on range la demande injustifiable de délais pour l'accomplissement des stipulations. Vattel assimile à un refus exprès les délais affectés, qui n'en diffèrent, selon lui, que par l'artifice avec lequel celui qui en use voudrait couvrir sa mauvaise foi.

Vattel.

La non-observation d'un article peut entraîner la rupture du traité.

§ 3165. La non-observation d'un des articles du traité entraîne la rupture du traité entier.

Grotius.

Selon Grotius, « tous les articles d'un seul et même traité sont renfermés les uns dans les autres en forme de condition, comme si l'on avait dit formellement : Je ferai telle ou telle chose, pourvu que de votre côté vous fassiez ceci ou cela. »

Bluntschli.

« Le traité de paix forme un tout », dit Bluntschli.

Un État, pas plus qu'un individu, n'a le droit de rejeter ou de ne pas observer une des dispositions d'un contrat et de revendiquer le bénéfice des autres. On ne saurait admettre non plus qu'il soit fait une distinction entre les articles d'une plus ou moins grande importance. Toutefois le traité peut disposer que, quoiqu'on vienne à enfreindre quelqu'un des articles, les autres n'en subsisteront pas moins dans toute leur force, ou bien que la violation d'un article ne pourra opérer que la nullité de ceux qui y répondent et qui en font comme l'équivalent. Mais, faute d'une clause expresse dans ce sens, la non-observation d'une seule stipulation infirme et rompt le traité dans son ensemble et son intégralité.

On ne saurait faire entrer dans la catégorie des infractions au traité l'inexécution d'une ou de plusieurs de ces clauses, soit parce que ces clauses ont prévu des cas qui n'existaient pas ou n'étaient pas praticables, soit parce que les contractants se sont arrogé en les formulant des droits qu'ils n'avaient pas : c'est ce qu'on peut dire du traité de Prague conclu en 1866 entre la Prusse et l'Autriche, par lequel il est attribué une existence indépendante aux États du midi de l'Allemagne, à qui l'on enjoignait de former une confédération spéciale. Vaine injonction, car d'après les principes

du droit international on ne pouvait les y contraindre ; aussi la confédération de l'Allemagne du Sud ne s'est-elle point constituée, et les Etats qui devaient la composer se trouvent aujourd'hui englobés dans l'Empire allemand restauré, sans que ce nouvel état de choses ait rompu les relations créées entre l'Autriche et la Prusse par la paix de 1866 *.

§ 3166. L'expérience nous enseigne que malheureusement tous les Etats n'ont pas également tenu à l'honneur de considérer leurs engagements comme sacrés et inviolables : c'est ce qui a forcé de recourir à des garanties et à des précautions contre la perfidie et la mauvaise foi. On puise le plus souvent ces garanties soit dans le dépôt à titre de gage de valeurs mobilières, soit dans l'occupation temporaire de forteresses, de villes ou de portions de territoire, soit dans l'intervention d'un souverain tiers, qui fortifie de sa propre parole les engagements pris par l'une des parties contractantes. Assurances et garanties.

Lorsque des tierces puissances garantissent ainsi le traité de paix, cette garantie peut être donnée en faveur de toutes les parties contractantes, ou seulement à l'avantage de l'une d'elles ; elle peut s'étendre au traité tout entier ou être limitée à un ou à plusieurs articles particuliers.

Les actes de garantie sont, quant à la forme, dressés comme le sont les actes d'accession, et ils sont acceptés de même.

La garantie oblige le garant à soutenir l'exécution du traité et à prêter sous ce rapport aide et secours, même les armes à la main, à celui pour lequel il s'est porté garant et qui en fait la réquisition ; mais la garantie n'autorise pas à s'opposer aux changements que les parties contractantes voudraient faire au traité ; dans ce cas toutefois, la garantie cesse d'être obligatoire, du moins par rapport à ces changements.

Quant aux alliés qui ont participé à la conclusion de la paix, le fait de la garantie fait renaître pour eux le *casus fœderis* **.

* Vattel, *Le droit*, liv. IV, §§ 46 et seq. ; Grotius, *Le droit*, liv. II, ch. XV, § 15 ; liv. III, ch. XIX, § 14 ; Bluntschli, §§ 725, 726 ; Heffter, § 184 ; Klüber, *Droit*, § 328 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. IV, §§ 7, 8 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 176, 177 ; Halleck, ch. XXXIV, §§ 23 et seq. ; Morin, *Les lois*, t. II, pp. 568 et seq. ; Pando, p. 586 ; Bello, pte. 2, cap. IX, § 6 ; Burlamaqui, *Principes*, pte. 4, ch. XIV, § 8 ; Rayneval, *Inst.*, t. II, liv. III, ch. XXVI ; Pinheiro Ferreira, *Vattel*, note sur les §§ 45-48 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 257.

** Vattel, *Le droit*, liv. II, §§ 235 et seq. ; Klüber, *Droit*, §§ 155-159 ; Martens, *Précis*, §§ 63-338 ; Heffter, §§ 96, 97 ; Bluntschli, §§ 430 et seq. ;

Durée de la garantie.

§ 3167. La durée de ces sortes de garanties est naturellement égale ou proportionnée au temps nécessaire pour l'accomplissement de l'objet en vue duquel elles ont été constituées. Par contre, l'Etat qui a fourni la garantie ou déposé son gage a le droit de se mettre en garde contre la tentation que pourrait avoir la partie adverse de conserver l'une ou l'autre en son pouvoir au delà du terme stipulé ou du temps moralement nécessaire pour accomplir les obligations souscrites *.

Fin des traités.

§ 3168. Les traités de paix débutent ordinairement par une déclaration de paix et d'amitié *perpétuelles* entre les Etats contractants ; mais on conçoit que la paix ne puisse faire disparaître immédiatement les antipathies nationales et engendrer la confiance dans le nouvel ordre de choses qu'elle crée. Cette proclamation de perpétuité est donc la plupart du temps purement illusoire. Sans remonter à des époques éloignées de nous, nous pouvons nous demander si le traité de paix signé à Paris le 30 mai 1814 par les grandes puissances européennes est parvenu à « maintenir entre tous les Etats de l'Europe la bonne harmonie et intelligence », cette « paix et amitié à perpétuité », que ce traité et les actes qui l'ont suivi avaient pour objet d'établir. Il arrive trop souvent que le vaincu subit avec impatience et ressentiment les conditions auxquelles sa défaite l'a contraint de souscrire et n'attend qu'une occasion favorable pour s'en affranchir et prendre sa revanche. Tel est l'enseignement qui ressort de l'histoire de notre temps, surtout lorsque la lutte a lieu entre deux peuples forts et puissants, dont l'un en sort momentanément abattu, mais nullement anéanti. Les traités de paix sont donc précaires comme toutes les choses humaines : ils durent ce que permet le cours des événements, qui trompe les prévisions les plus sages et déjoue les calculs les mieux concertés. Cette qualification de *perpétuelle* appliquée à la paix ne doit « pas s'entendre, dit Vattel, comme si les contractants promettaient de ne jamais se faire la guerre pour quelque sujet que ce soit. La paix se rapporte à la guerre qu'elle termine, et cette paix

Fiore, t. II, pp. 11 et seq.; Riquelme, lib. I, tit. 1, cap. xv ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 55 et seq.; Halleck, ch. xxxvi, § 5; Ompteda, *Lit.*, t. II, p. 594; Gunther, *Europ. Völkerrecht*, t. II, p. 154 ; Kamptz, *Neue Lit.*, §§ 249, 328 ; Moser, *Versuch*, t. VIII, p. 855; Fagel, *Diss. de garantia*, pp. 29 et seq.

* Vattel, *Le droit*, liv. II, §§ 243, 244 ; Klüber, *Droit*, § 156; Heffter, §§ 96, 97 ; Riquelme, lib. I, tit. 1, cap. xv; Halleck, ch. xxxvi, § 6; Garden, *Traité*, liv. IV, sect. 1, § 1; Gunther, *Europ. Völkerrecht*, t. II, p. 154; Fagel, *Diss.*, pp. 16 et seq.

est réellement perpétuelle, si elle ne permet pas de réveiller jamais la même guerre en reprenant les armes pour la cause qui l'avait allumée. »

Un traité de paix peut se rompre de deux manières : soit par une conduite contraire à l'essence de tout pacte pacifique, comme, par exemple, la reprise des hostilités sans motif plausible après le délai convenu pour la fin de la lutte ou en invoquant de nouveau la cause qui a motivé la guerre; soit par l'infraction à quelqu'une des clauses du traité, chacune de ces clauses devant, selon la doctrine de Grotius, être considérée comme solidaire des autres.

Les stipulations relatives aux prises, aux blocus, aux prisonniers et à la contrebande de guerre ne peuvent être annulées qu'en vertu de nouvelles conventions ; mais les obligations des traités, même de ceux qui sont perpétuels, expirent toujours lorsqu'une des parties contractantes cesse d'être indépendante ou éprouve dans son état une modification incompatible avec la lettre et l'esprit de ces traités *.

* Vattel, *Le droit*, liv. II, §§ 183 et seq. ; Wheaton, *Elém.*, pte. 3, ch. II, §§ 9, 10 ; Martens, *Précis*, § 58 ; Heffter, §§ 98, 99 ; Ortolan, *Règles*, t. I, p. 101 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 175 et seq ; Halleck, ch. XXXVI, § 7 ; Wildman, v. I, p. 176 ; Schmalz, liv. II, ch. VIII.

LIVRE II

DU DROIT DE POSTLIMINIE ET DU DROIT DE REPRISE

Définition du droit de postliminie.

§ 3169. Sur certains points, au sujet desquels le traité de paix garde le silence ou ne renferme aucune disposition expresse ou implicite concernant les droits ou les propriétés qui ont subi un changement *de facto* pendant les vicissitudes de la guerre, il y a lieu d'appliquer quelques règles de justice, lorsque la guerre est terminée, afin d'établir la condition de ces droits ou de ces biens, qu'ils appartiennent à une nation ou à une personne privée. Ces règles constituent ce qu'on appelle le droit de *postliminie*.

Le droit de *postliminie* (*jus postliminii*) est une fiction juridique (1) en vertu de laquelle les choses ou les personnes qui sont tombées au pouvoir de l'ennemi recouvrent leur état primitif lorsqu'elles rentrent sous la puissance de la nation à laquelle elles appartenaient avant la guerre, et que dans ce cas elles sont censées n'avoir jamais quittée. L'acte de la capture se confondant en quelque sorte avec celui de la reprise ou de la réintégration dans l'ancien *status*, on suppose que les individus ou les objets saisis

(1) Dans son commentaire sur le *Droit des gens moderne de l'Europe* par G.-F. de Martens, Pinheiro Ferreira fait un reproche à cet auteur d'avoir employé le mot *fiction* pour définir le principe de *postliminie*. Martens, comme tous les publicistes qui ont agi de même, n'a fait en cela qu'interpréter le texte latin qui consacre l'existence du droit en question. On lit dans les *Institutes* (1, 12. 5) : *Postliminium fingit eum qui captus est in civitate semper fuisse*. (La postliminie FEINT ou suppose que celui qui a été fait prisonnier a toujours été dans la ville.) Nous nous croyons donc suffisamment autorisé à nous servir de l'expression adoptée par les auteurs qui nous ont précédé.

n'ont perdu un seul instant ni leur caractère national ni leurs qualités civiles, non plus par conséquent les droits qui y étaient attachés et dont l'exercice n'aurait ainsi été que suspendu pendant la guerre.

Bluntschli définit la postliminie « le rétablissement de l'ordre de choses renversé par la guerre ».

L'expression de *postliminie* vient du droit romain; la législation internationale moderne ne lui a cependant pas conservé la signification circonscrite que lui donnaient les lois romaines, qui, s'inspirant des conditions historiques et du régime particulier consacré pour la constitution de la société et de la famille, avaient attribué au droit de *Postliminie* un caractère privé plutôt que public. C'est pour ne s'être pas arrêté à cette considération que Hallam a été amené à penser que le droit de postliminie est tellement subordonné aux fictions des jurisconsultes romains qu'on ne saurait l'admettre comme faisant partie du droit des gens universel et que son application, même par analogie, est sans portée dans les temps modernes. Ce qui de nos jours distingue principalement le droit de postliminie de ce qu'il était dans les temps anciens, c'est que, tout en conservant sa portée dans le droit privé, il a un caractère essentiellement public; il n'est point limité aux membres d'une seule nation, mais s'étend à ceux de toutes les nations et se retrouve par conséquent dans les relations des nations entre elles *.

§ 3170. Quelques auteurs ont prétendu que le droit de *Postliminie* est fondé sur le devoir imposé aux États de protéger la personne et les biens de leurs sujets contre les opérations de l'ennemi. Cette raison peut bien entrer pour quelque chose dans la constitution de ce droit; mais elle ne saurait lui servir de base, attendu qu'elle a un caractère purement individuel. Le droit dont il s'agit repose sur une base plus large, sur un principe supérieur, qui en explique le caractère à la fois privé et public ou international. Ce principe, c'est la souveraineté des nations, raison suprême qui domine et résout ce genre de questions; car, comme Heffter le dit avec raison, « il y

Fondement de ce droit.

* Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. IX, § 1; Vattel, *Le droit*, liv. III, § 204; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. III, § 17; Heffter, § 187; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 403, 809; Kent, *Com.*, v. I, p. 114; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. XVI; Martens, *Précis*, § 283; Klüber, *Droit*, § 257; Bluntschli, § 727; Fiore, t. II, pp. 348 et seq.; Cauchy, t. I, pp. 187 et seq.; Garden, *Traité*, t. II, p. 392; Rayneval, *Inst.*, liv. III, ch. XVIII, § 1; Bello, pte. 2, cap. IV, § 8; Pando, pp. 404 et seq.; Hallam, *Hist.*, t. III, p. 309; Ompteda, *Lit.*, § 328, Kamptz, *Neue lit.*, § 313; Pradier-Fodéré, *Grotius*, t. III, pp. 197 et seq.; Hall, *Int. law*, pte. 3, cap. V, § 162.

a des droits légitimes qui ne peuvent se perdre par le seul fait de la guerre. »

« Les droits dûment acquis, ajoute Phillimore, ne peuvent être éliminés d'une façon permanente, soit par l'action d'un particulier, soit par celle d'un État ennemi, sans le consentement de l'Etat auquel appartient le propriétaire primitif *. »

Le droit de propriété, dit Fiore, est sacré et inviolable durant la guerre comme durant la paix, et si la possession, en ce qui concerne le propriétaire légitime, était interrompue par un fait de guerre, et si la chose retournait ensuite au propriétaire primitif, avant que le belligérant ne l'eut confisquée légalement, ce propriétaire rentrerait dans la jouissance de ses droits, non par suite d'une fiction juridique, mais en vertu du droit réel indestructible qui leur appartient sur la chose, tant qu'il n'y a pas volontairement renoncé, on n'en a pas été légalement exproprié, dans le cas et dans les formes établis par la loi **. »

Son étendue. § 3171. L'étendue de ce droit n'est point absolue; elle se modifie naturellement selon la nature particulière des événements auxquels il se rapporte. La loi de l'ancienne Rome l'appliquait indistinctement aux objets mobiliers et aux immeubles.

Immeubles. § 3172. Depuis le moyen âge le respect de la propriété privée, que les progrès de la civilisation ont imposé aux belligérants, rend assez rare l'application de la règle du *Postliminium*, qui s'applique en général uniquement aux immeubles; mais le principe n'en subsiste pas moins, et toutes les fois que des biens immobiliers appartenant à des particuliers et séquestrés par l'ennemi rentrent dans le domaine éminent de la nation de laquelle les propriétaires dépendent, ces biens bénéficient du droit de retour. Ainsi, lors de la conclusion de la paix entre la France et l'Allemagne, les compagnies de chemins de fer français ont non seulement repris la libre et complète exploitation de leurs lignes respectives; mais encore les autorités allemandes ont consenti à leur restituer le matériel roulant qu'elles avaient approprié à l'usage des armées d'occupation et même transporté en partie en Allemagne.

L'application du droit de *Postliminie* aux biens immeubles fait naître des questions d'une grande importance à cause des aliéna-

* Vattel, *Le droit*, liv. III, § 205; Heffter, § 187; Bluntschli, § 727; Fiore, t. II, p. 351; Martens, *Précis*, § 283; Klüber, *Droit*, §§ 258, 259; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 538, 539; Halleck, ch. XXXV, § 2; Bello, pte. 2, cap. IV, § 8; Pfeiffer, *Das Recht*, pp. 40 et seq.
** Fiore, § 1707.

tions qui peuvent avoir été opérées plus ou moins injustement pendant le cours d'une occupation militaire. Nous ne pouvons que nous en référer à ce que nous avons dit à ce sujet à propos des conséquences de la guerre (1).

La règle peut se résumer ainsi : les biens immeubles dont l'ennemi s'était emparé retournent à leurs propriétaires légitimes d'avant la guerre, si l'ennemi vient à être repoussé ; et si celui-ci, pendant qu'il les occupait, les a aliénés, pareille aliénation est considérée comme nulle et n'infirme pas la revendication des propriétaires dépossédés. Cependant le traité de paix peut stipuler des dispositions spéciales, voire même contraires, à cet égard.

§ 3173. En ce qui concerne les choses mobilières, le caractère distinct que les législations modernes leur attribuent ne permet plus de les assujettir à l'exercice du droit de postliminie ; on en excepte du moins les objets qui, d'après les usages généraux ou les lois intérieures, sont devenus propriétés ennemies à titre de butin de guerre. Meubles.

« Il n'y a, dit Vattel, aucune raison intrinsèque d'en excepter les biens mobiliers. Mais la difficulté de reconnaître les biens de cette nature et les différends sans nombre qui naîtraient de leur revendication ont fait établir généralement un usage contraire. Joignez à cela que le peu d'espérance qui reste de recouvrer des effets pris par l'ennemi et une fois conduits en lieu de sûreté fait raisonnablement présumer qu'ils sont abandonnés par les anciens propriétaires. C'est donc avec raison qu'on excepte du droit de postliminie les choses mobilières ou le butin, à moins qu'il ne soit repris tout de suite à l'ennemi qui venait de s'en saisir : auquel cas il n'est ni difficile à reconnaître, ni présumé abandonné par le propriétaire. Or, la coutume étant une fois reçue et bien établie, il serait injuste d'y donner atteinte. »

Cependant quelques publicistes admettent le droit de postliminie à l'égard de toutes les choses mobilières, prétendant que les lois intérieures ou les conventions publiques peuvent seules déroger à cette règle.

Quoi qu'il en soit, on ne saurait nier à un propriétaire le droit de chercher à reprendre les objets que l'ennemi lui a enlevés, surtout si la spoliation a eu lieu contrairement aux lois de la guerre. Il n'y a pas là, il est vrai, à proprement parler, application du droit

(1) Voir pte. 2, liv. VI, sect. 1.

de postliminie, mais plutôt du principe de droit civil, que « en fait de meubles possession vaut titre *. »

Villes, provinces, territoires et Etats.

§ 3174. Lorsqu'un territoire occupé par l'ennemi rentre sous l'autorité de son souverain légitime avant ou après la fin de la guerre, soit par la force des circonstances, soit par suite d'un traité de paix, on considère que le droit de ce souverain n'a point été interrompu : l'application du *jus postliminii* n'admet dans ce cas ni doute ni discussion.

Lorsque la restitution est stipulée par le traité de paix, le territoire ou les lieux occupés doivent être rendus dans l'état où ils se trouvaient lors de l'occupation; toutefois les changements et les détériorations survenus depuis ne peuvent être l'objet d'aucune réclamation; le détenteur n'est pas tenu non plus à la restitution des fruits perçus par lui, et il jouit en outre de la faculté d'enlever les choses à lui appartenant affectées à l'usage des lieux occupés par lui.

Rétablissement des institutions politiques.

§ 3175. L'Etat qui n'a pas été occupé par l'ennemi, comme le peuple qui à la suite d'une révolution secoue le joug de ses anciens maîtres et conquiert une nationalité propre, a aussi bien le droit de rétablir les institutions par lesquelles il était précédemment régi que d'en adopter de nouvelles ; mais les publicistes ne sont pas d'accord sur l'exercice du droit de postliminie lorsque l'État a obtenu son indépendance grâce au secours que lui a prêté une autre nation **.

Opinion des publicistes sur cette matière.

§ 3176. Pour résoudre cette question, ils ont établi une distinction entre le cas où l'indépendance est due à l'assistance d'un allié, et celui où elle l'est à l'intervention d'une puissance amie. Vattel et Halleck admettent que dans les deux cas l'État rendu libre possède des titres suffisants pour se prévaloir du droit dont nous nous occupons ici.

* Vattel, *Le droit*, liv. III, §§ 209, 212; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. VI, §§ 3, 4 ; ch. IX, §§ 13, 14 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, §§ 11, 17 ; Kent, *Com.*, v. I, pp. 114, 115 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 539 et seq. ; Martens, *Précis*, § 282 ; Klüber, *Droit*, §§ 256-258 ; Heffter, §§ 136, 190 ; Bluntschli, §§ 739, 740 ; Fiore, t. II, pp. 352, 353 ; Bello, pte. 2, cap. IV, § 8 ; Riquelme, lib. I, tit. 1, cap. XII ; Pufendorf, *De jure*, lib. VIII, cap. VI, § 17 ; Burlamaqui, *Principes*, pte. 14, ch. VII, § 20 ; Lieber, *Political ethics*, b. 2, § 86 ; Krauss, *De postliminio præsertim rerum mobilium*, Vitel, 1763.

** Heffter, § 188 ; Vattel, *Le droit*, liv. III, §§ 213, 214 ; Bynkershoek, *Quæst*, lib. I, cap. XVI ; Pufendorf, *De jure*, lib. VIII, cap. VI, § 26 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 1, ch. II, § 18 ; pte. 4, ch. II, § 17 ; Lieber, *Political ethics*, b. 2, § 86 ; Bluntschli, § 729 ; Fiore, t. II, p. 353 ; Halleck, ch. XXXV, §§ 9, 10 ; Rayneval, *Inst.*, liv. III, ch. XVIII ; Bello, pte. 2, cap. IV, § 8.

Heffter soutient, au contraire, que « dans le cas (et dans ce cas seulement) où les troupes ennemies ont été repoussées par une puissance étrangère seule, l'ancien état de choses ne pourra être rétabli sans le consentement de celle-ci. » Heffter.

Bluntschli admet la même doctrine : « Lorsque, dit-il, l'ennemi est expulsé par une puissance tierce qui n'est ni souveraine ni alliée du souverain de la contrée libérée, le rétablissement du gouvernement et de la constitution antérieurs ne sera pas la conséquence nécessaire de l'expulsion des ennemis. La puissance libératrice acquiert, au contraire, le droit de prendre part aux négociations qui régleront le sort du pays affranchi. Il va sans dire que le libérateur ne pourra disposer de ce pays d'une manière définitive sans tenir compte de la volonté des populations *. » Bluntschli.

§ 3177. En 1805, à la suite de la conquête de l'Italie par Napoléon Ier, la République de Gênes fut et demeura incorporée dans l'Empire français jusqu'en 1814. Le 26 avril de cette même année, le général anglais William Bentinck, qui avait reçu l'ordre d'occuper le territoire génois, lança une proclamation par laquelle il déclarait l'Etat de Gênes rétabli tel qu'il existait en 1797, sauf les modifications rendues nécessaires par les circonstances. Néanmoins l'article 2 du traité de Paris du 30 mai 1814 décida l'annexion de Gênes au royaume de Sardaigne ; et cette décision fut confirmée par le congrès de Vienne, malgré les protestations du gouvernement provisoire génois, qui invoquait en faveur de l'indépendance et de la souveraineté de la république le traité d'Aix-la-Chapelle de 1745. Incorporation de Gênes à la Sardaigne.

§ 3178. Ces événements donnèrent lieu à des discussions au sein du parlement britannique. Le 27 avril 1815, Sir James Mackintosh déclara dans la chambre des Communes que, même en ne prenant pas en considération la proclamation de Lord Bentinck, l'Angleterre ne pouvait équitablement regarder le territoire de Gênes comme un pays conquis, qu'elle aurait le droit de garder à titre de province annexée ou de céder à une autre puissance. L'orateur basait ce raisonnement sur le fait que l'incorporation de Gênes à la France en 1797 avait eu lieu lorsque cette dernière puissance était en guerre avec la Grande-Bretagne, tandis que Gênes était un Etat ami : d'où il résultait, suivant lui, que quand le général Bentinck avait pénétré sur son territoire, il était entré sur celui d'un pays ami possédé par l'ennemi. Discussion soulevée à ce sujet dans la chambre des Communes d'Angleterre.

* Vattel, *Le droit*, liv. III, § 213; Halleck, ch. xxxv, § 10 ; Heffter, § 188 ; Bluntschli, § 729.

26

« C'est pourquoi, ajoutait Sir J. Mackintosh, la Grande-Bretagne avait à exercer un droit de conquête contre la France, mais non contre la République de Gênes. Les nations continentales qui ont sanctionné la consommation du fait de l'annexion de Gênes à la Sardaigne peuvent bien considérer les Génois comme sujets de la France, et leur territoire comme une de ses provinces ; l'Angleterre n'est pas dans le cas de suivre la même politique. »

A l'appui de son opinion, il invoquait encore l'autorité de Vattel, dont il citait le paragraphe suivant :

« Lorsqu'une nation, un peuple, un Etat a été subjugué tout entier, on demande si une révolution peut le faire jouir du droit de postliminie. Il faut distinguer les cas pour bien répondre à cette question. Si cet Etat subjugué n'a point encore donné les mains à sa nouvelle sujétion, s'il ne s'est pas rendu volontairement et s'il a seulement cessé de résister par impuissance, si son vainqueur n'a point quitté l'épée de conquérant pour prendre le sceptre d'un souverain équitable et pacifique, ce peuple n'est pas véritablement soumis ; il est seulement vaincu et opprimé, et lorsque les armes d'un allié le délivrent, il retourne sans doute à son premier état. Son allié ne peut devenir son conquérant ; c'est un libérateur qu'il est seulement obligé de récompenser. Que si le dernier vainqueur, n'étant point allié de l'Etat dont nous parlons, prétend le retenir sous ses lois comme un prix de sa victoire, il se met à la place du premier conquérant et devient l'ennemi de l'Etat opprimé par celui-ci ; cet Etat peut lui résister légitimement et profiter d'une occasion favorable pour recouvrer sa liberté. »

« Si l'on examine attentivement cette doctrine, disait Mackintosh, on voit que l'auteur a voulu l'appliquer à deux cas entièrement distincts : celui de l'émancipation par un allié investi réellement du droit de *postliminie*, et celui de la délivrance obtenue par l'assistance d'un Etat n'ayant pas ce caractère, mais dont le devoir est de rétablir dans son indépendance la nation opprimée. Or cette distinction est très difficile à concilier dans le cas qui nous occupe. »

Les judicieuses observations du célèbre jurisconsulte anglais ne parvinrent pas à faire changer de conduite, le cabinet de Londres et sa manière d'agir en cette circonstance a été blâmée plus tard par un grand nombre de publicistes *.

* Wheaton, *Hist.*, t. II, pp. 173-177 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 123, 126 ; Mackintosh, *Works*, v. III, pp. 324, 336 ; Klüber, *Acten*, b. 7, §§ 420

§ 3179. Les nations alliées contre un ennemi commun devant être considérées comme un seul Etat, le principe juridique que nous analysons est applicable aux choses et aux personnes saisies par l'un ou l'autre des alliés. En cas d'alliance.

Quant au territoire où ce principe peut être mis en pratique, il convient d'envisager la nature de l'alliance. Ainsi dans le cas d'une alliance générale on en fera respectivement l'application au territoire de chacune des parties contractantes. Lorsque de deux puissances alliées l'une est complètement subjuguée et que l'autre ne dépose pas les armes, l'association des belligérants continue de subsister, et par suite le droit de *postliminie* subsiste également. Lors donc que la première de ces deux nations recouvre sa liberté, les anciens propriétaires peuvent *ipso facto* revendiquer leurs biens *.

§ 3180. Il peut arriver qu'un belligérant établisse sur le territoire qu'il occupe un gouvernement ou une autorité suprême et crée ainsi une espèce d'interrègne dans le pouvoir de l'ancien souverain. En semblable circonstance, si celui-ci venait à être réintégré, l'application du droit de *postliminie* ne serait point sans difficulté; peut-être même deviendrait-elle tout à fait impraticable à l'égard de beaucoup d'actes qui devraient être envisagés comme entièrement consommés. Heffter nous en fournit la nomenclature suivante: Rétablissement de l'ancien souverain.

« 1° Tous les changements opérés dans la constitution du pays pendant l'invasion cessent d'être obligatoires. En ce cas, les relations politiques précédemment établies entre le souverain et le peuple rentreront en vigueur, à moins que le pouvoir constitutionnel ne juge utile d'y faire des changements ou de maintenir certaines parties de la constitution intermédiaire.

« 2° Par suite du rétablissement de l'ancien état de choses, les institutions administratives et les actes purement réglementaires pourront être révoqués par le gouvernement intermédiaire. Le souverain restauré peut rétablir les lois, l'administration et les autorités publiques, telles qu'elles existaient avant l'invasion; mais les droits privés nés sous ce régime, ainsi que les jugements rendus à la

433; Vattel, *Le droit*, liv. III, § 213; *Annual Register*, British, 1814, p. 191; Hansard, *Parl. debates*, v. XXX, pp. 894-935; Hall, *International law*, p. 420.

* Bello, pte. 2, cap. IV, § 8; Vattel, *Le droit*, liv. III, §§ 207, 208; Bynkershoek, *Quæst*, lib. I, cap. V; Heffter, § 188; Kent, *Com.*, v. I, p. 114; Halleck, ch. XXXV, § 5; Klüber, *Droit*, § 270.

même époque, sont à l'abri de toute contestation, pourvu qu'ils puissent se concilier avec l'ordre de choses rétabli. Les conventions publiques conclues dans l'intervalle avec des souverains étrangers continuent à subsister, lorsqu'elles sont d'une nature réelle (*in rem*), sauf la faculté de les abroger par suite d'un changement de circonstances ou pour d'autres motifs légitimes.

« 3° Le souverain rétabli doit s'abstenir de faire un usage rétroactif de ses droits, soit envers ses propres sujets, soit envers des sujets étrangers, à raison de tout ce qui s'est passé pendant son expulsion conformément aux règles établies par le pouvoir intermédiaire. Ainsi, par exemple, il serait injuste de réclamer des arriérés d'impôts ou de services qui, aux termes des lois précédentes, auraient dû lui être payés pendant le temps de son absence; car le gouvernement intermédiaire a succédé valablement aux droits et aux engagements de l'ancien Etat. Au contraire, les impôts échus à cette époque, mais non recouvrés, sont dus incontestablement au souverain restauré; il peut en outre réclamer l'exécution des marchés passés avec le gouvernement intermédiaire.

« 4° Les aliénations de capitaux, de rentes et, en général, de biens qui font partie du domaine de l'Etat et non du domaine privé du souverain ou de la famille souveraine, opérées par le gouvernement intermédiaire, sont considérées comme valables*. »

Des contrats affectant le domaine public.

§ 3181. Cependant Bluntschli soutient que « le gouvernement restauré n'est pas tenu de reconnaître l'aliénation des domaines ou des revenus de l'Etat opérée par le gouvernement intérimaire, ou les dettes contractées par celui-ci pour le compte du pays occupé; il pourra revendiquer les biens aliénés et refuser le remboursement des dettes. »

« Bien que ces actes, dit-il, rentrent dans l'administration financière du gouvernement intérimaire, ils ont un caractère éminemment politique; le gouvernement restauré n'est donc nullement obligé de les accepter. » Il fait valoir en outre que le vainqueur, qui ne fait qu'occuper un territoire, n'en devient pas pour cela le souverain, et n'a par conséquent le droit ni d'aliéner les domaines publics ni de contracter des engagements au nom du pays; son droit se borne à exercer l'autorité exigée par les opérations militaires.

* Heffter, § 188; Klüber, *Droit*, §§ 258, 259; Pfeiffer, *In wiefern;* Weiss, *Deutsches Staatsrecht*, § 251; Kamptz, *Beitrage*, t. I, n° 9, §§ 4-8; Schmalz, *Europ. Völkerrechts*, p. 267.

§ 3182. Cette doctrine semble avoir prévalu dans la dernière guerre entre la France et la Prusse. A mesure qu'ils pénètrèrent dans l'intérieur de la France, les Allemands installèrent dans les principales villes occupées par eux des autorités, tantôt civiles, tantôt militaires, qui administraient le territoire, édictaient des ordonnances, faisaient des règlements, rendaient la justice, percevaient les impôts, levaient des réquisitions, bref, agissaient en tout comme si le pays avait été conquis. On en a vu qui sont allés jusqu'à aliéner des propriétés publiques et à passer des contrats pour faire des coupes de bois dans les forêts domaniales, notamment à Nancy. Quelques-unes de ces coupes n'étant pas achevées lorsque la paix fut signée, les adjudicataires, qui en avaient payé le prix par anticipation au trésor allemand, eurent la prétention de faire considérer leurs contrats comme valables et obligatoires pour la France, et par suite de terminer l'exploitation de leurs coupes. Le gouvernement français soutint que ces contrats, ayant pris naissance pendant la guerre sur un territoire non conquis, mais simplement occupé, avaient pris fin avec les hostilités ; que la responsabilité en incombait au belligérant, qui avait outrepassé ses droits ; que la France considérait ces contrats pour la partie non réalisée ou non exécutée lors de la signature de la paix comme radicalement nuls et caducs ; et il déclara s'opposer, au besoin par la force, à ce qu'il y fût donné suite. Le 11 décembre 1871, au moment d'apposer leurs signatures à la convention additionnelle au traité de paix du 10 mai 1871, les plénipotentiaires français, par ordre de leur gouvernement, firent à ce sujet la déclaration suivante : « Des aliénations de coupes de bois dans les forêts de l'Etat ont été consenties durant la guerre sur territoire français par les autorités civiles et militaires allemandes. A raison des circonstances au milieu desquelles ont été souscrits les contrats passés à ce sujet, le gouvernement français ne saurait, en ce qui le concerne, reconnaître à ces contrats ni valeur légale ni force obligatoire, et entend repousser toute responsabilité pécuniaire ou autre que les tiers intéressés pourraient de ce chef vouloir faire peser sur lui. » Il leur fut donné acte de cette déclaration et l'Allemagne reconnut que le gouvernement français était rentré dans la plénitude de ses droits souverains sur les propriétés de son domaine public *. Guerre franco-allemande. 1870-1871.

§ 3183. Aucun de ces actes rétroactifs ne saurait naturellement se produire chez un peuple complètement conquis par le vain- Soumission d'une nation entière.

* Bluntschli, § 732 ; Hall, *International law*, p. 418.

queur, c'est-à-dire ayant perdu son indépendance, attendu que quand même il parviendrait à recouvrer sa liberté par suite d'une révolte ou d'une intervention étrangère, il ne serait pas en son pouvoir d'annuler les faits qui se sont accomplis pendant la période de conquête et ont assumé un caractère de légalité incontestable et indélébile.

Lorsque la conquête a été reconnue, confirmée par le traité de paix, l'aliénation des domaines de l'Etat et les emprunts contractés au nom du pays conquis sont valables et réguliers ; et si plus tard l'ancien gouvernement vient à être restauré, il n'aura pas le droit d'en prononcer la nullité ; il ne pourra non plus donner aux lois ou aux règlements qu'il édictera un effet rétroactif, en les déclarant applicables à l'époque pendant laquelle le pays était occupé par l'ennemi : force lui est de subir les conséquences des actes du gouvernement intérimaire auxquels il n'a pu s'opposer *.

Jus postliminii personarum. (Droit de postliminie par rapport aux personnes.)

§ 3184. Nous avons déjà dit que l'adoucissement dont les mœurs sont redevables aux progrès de la civilisation a fait supprimer l'esclavage auquel les peuples de l'antiquité réduisaient les prisonniers de guerre, et qui n'était praticable qu'en l'absence de toute condition civile pour certaines classes de personnes. Sous l'empire du droit des gens moderne le *jus postliminii personarum* de la législation romaine n'est plus qu'une formule tombée en désuétude et d'ailleurs inutile ; en effet, la captivité ne dépouille pas le prisonnier de ses droits individuels ; elle constitue une simple suspension matérielle de sa liberté ; par conséquent, elle n'implique qu'une interruption temporaire des droits civils, dont le fait de la détention empêche l'exercice. Ainsi le prisonnier pendant la durée de sa captivité est libre de faire administrer ses biens et soigner ses intérêts par des mandataires ; il peut même y être pourvu d'office par le gouvernement de la nation à laquelle il appartient. La condition légale du prisonnier de guerre est celle d'un absent et produit les effets que les lois de chaque Etat attachent à cette qualité. Dès qu'il recouvre la liberté, le prisonnier reprend la pleine jouissance de ses droits **.

Effet des traités de paix sur le droit de postliminie.

§ 3185. Le droit de postliminie, tenant essentiellement à l'état de

* Heffter, § 188 ; Vattel, *Le droit*, liv. III, § 213 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 572, 573 ; Bluntschli, § 733 ; Pinheiro Ferreira, *Vattel*, note sur le § 213.

** Heffter, §§ 189, 190 ; Ortolan, *Explication*, t. I, p. 241, note 3 ; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. VIII, §§ 9, 13 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, § 15.

guerre, n'a d'effet, à proprement parler, que pendant la durée des hostilités et cesse en général avec le rétablissement de la paix; toutefois, à moins de stipulation contraire, expresse ou implicite, il est encore susceptible d'être appliqué après la paix dans les espèces qui n'ont pas été résolues par le traité et pour lesquelles la mise en pratique de l'*uti possidetis* n'est pas possible. Ainsi, par exemple, lorsque le traité de paix ne contient pas de dispositions formelles sur les propriétés saisies pendant la guerre, ces propriétés restent dans l'état où le traité les a trouvées et sont ainsi acquises à ceux qui les détiennent. Comme nous l'avons vu à propos de la portée des traités de paix, ces actes donnent la sanction du droit aux changements matériels survenus pendant la guerre, de sorte que les droits reconnus à la conclusion de la paix ne peuvent être changés que par la création de nouveaux droits.

Heffter fait avec raison ressortir la contradiction dans laquelle est tombé Vattel, lorsque, dans son traité du *Droit des gens* (liv. III, chap. XIV, § 214), il dit que « les provinces, les villes et les terres que l'ennemi restitue par le traité de paix jouissent du droit de *postliminie ;* car le souverain doit les rétablir dans leur premier état dès qu'elles retournent en sa puissance, de quelque façon qu'il les recouvre », et lorsque plus loin (§§ 215 et 216) il déclare que « tout ce qui est cédé à l'ennemi par le traité de paix est véritablement et pleinement aliéné ; il n'a plus rien de commun avec le droit de postliminie, à moins que le traité de paix ne soit rompu et annulé. Et comme les choses dont le traité de paix ne dit rien restent dans l'état où elles se trouvent au moment où la paix est conclue et sont tacitement cédées de part ou d'autre à celui qui les possède, disons en général que le droit de postliminie n'a plus lieu après la paix conclue. » Heffter.

En résumé, la postliminie est un droit qui prend fin avec le fait anormal qui lui a donné naissance, et s'efface intégralement par la conclusion de la paix, en ce sens que les biens publics ou privés recouvrés par leurs légitimes propriétaires sont en cas de nouvelle guerre assimilés à ceux qui n'ont jamais été dans la possession de l'ennemi *.

§ 3186. L'application du droit de postliminie aux reprises touche à la fois aux intérêts des belligérants et à ceux des neutres. Elle Application du droit de postliminie aux reprises.

* Bello, pte. 2, cap. IV, § 8 ; Vattel, *Le droit*, liv. III, §§ 209, 212 et seq.; Heffter, § 188; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. IV, § 4; Kent, *Com.*, v. I, p. 116; Phillimore, *Com.*, v. III, § 539; Manning, pp. 142, 143 ; Robinson, *Adm. reports*, v. VI, pp. 45, 138 ; Bluntschli, §§ 727-741-860.

ne comporte pas de règle fixe et invariable, parce que la question rentrant plutôt dans le domaine du droit public que dans celui du droit international, chaque peuple l'a résolue à son point de vue particulier.

Lorsque le navire appartient à la nation qui en a opéré la reprise, il est clair que le droit de reprise et de propriété sera régi selon les lois intérieures de cette nation et que la restitution du bâtiment et de sa cargaison s'effectuera conformément à leurs dispositions. Ce qui en semblable matière complique la saine application du droit de postliminie, c'est le caractère variable des conditions auxquelles chaque pays soumet ses captures et les reprises avant de consacrer l'extinction légale des droits du possesseur primitif *.

Opinion des publicistes :

§ 3187. Quand on examine les opinions émises à ce sujet par les publicistes, on est tout d'abord frappé de la confusion dans laquelle la plupart sont tombés en voulant assimiler les reprises opérées par les belligérants à celles faites par les neutres.

Grotius.

S'appuyant sur les lois romaines, qui admettent en principe que le droit de la guerre confère la pleine propriété des biens enlevés à l'ennemi, Grotius prétend qu'on est censé avoir pris une chose par droit de guerre lorsqu'on s'en est rendu maître de telle manière que l'ennemi auquel on l'a enlevée doive vraisemblablement avoir perdu l'espoir de la recouvrer : d'où il conclut que les navires et les autres choses dont on s'empare sur mer ne doivent être considérés comme pris que lorsque le capteur les a conduits dans un port ou dans une rade de sa dépendance, ou en pleine mer, au milieu de la flotte, c'est-à-dire en lieu de sûreté, parce que c'est alors seulement que l'ennemi commence à désespérer de les recouvrer ; il est ainsi amené à nier la légitimité de l'application du droit de postliminie à un navire qui serait repris après avoir été ainsi conduit *intra præsidia*.

Bynkershoek. Pufendorf. Vattel. Martens. Heffter.

Bynkershoek, Pufendorf et Vattel sont du même avis. Martens, au contraire, ne regardant pas la capture comme un moyen légitime de transmission de la propriété, pense que « la reprise de-

* Heffter, § 191 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, § 12 ; Bello, pte. 2, cap. v, § 5 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 366 et seq.; Phillimore, *Com.*, v. III, § 407 ; Jouffroy, *Droit marit.*, p. 313 ; Pistoye et Duverdy, *Traité*, t. II, tit. 7 ; Manning, p. 141 ; Halleck, ch. XXXV, § 12 ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 3 ; Martens, *Ueber Caper*, §§ 40 et seq. ; Steck, *Essais*, n° 8 ; Pœhls, *Seerecht*, b. 4, §§ 509-511 ; Kaltenborn, *Seerecht*, b. 2, p. 365.

vrait à la rigueur être restituée au propriétaire, et qu'on n'a pas besoin de recourir à la fiction d'un droit de postliminie dès qu'on se persuade que la seule perte de possession n'éteint pas la propriété » ; il penche donc pour qu'on prenne pour base une autre condition, notamment le traité de paix. Heffter se range à l'avis de Martens.

Massé.

Développant cette même opinion, Massé s'exprime ainsi : « Que dans les temps anciens, où la guerre se faisait pour le pillage et le butin, on ait placé la guerre au nombre des moyens d'acquérir, cela se comprend... Mais que dans les temps modernes, où la guerre a un autre mobile que l'intérêt individuel et où l'on ne se bat plus pour piller, on puisse adopter les principes du droit romain et même dans l'application en exagérer la portée, c'est ce que je ne crois pas admissible. Il est vrai que la course est autorisée et que le corsaire qui a fait une prise et l'a amenée dans un port de sa domination est reconnu propriétaire de sa valeur ; mais c'est là moins une véritable propriété qu'une possession de fait, qui ne repose que sur la volonté du souverain du capteur et qui n'a de réalité que parce que la chose prise se trouve placée hors des atteintes de celui à qui elle a été prise. C'est une occupation fondée sur la force, mais non sur le droit, et qui ne peut être translative de propriété que lorsque le capturé a renoncé à ses droits pour reconnaître ceux du capteur ; mais comme tant que dure la guerre le capturé n'est jamais présumé faire cette renonciation, qui ne peut résulter que des stipulations générales d'un traité de paix, et qu'au contraire, alors même qu'il a perdu l'espérance de recouvrer sa chose, il est présumé conserver la volonté de la reprendre, s'il la retrouve jamais à sa portée, il faut en conclure que le droit qui naît de l'occupation du capteur est essentiellement résoluble, et qu'il cesse au moment où à la possession du capteur succède celle d'un tiers qui, se trouvant soumis à la même juridiction que le capturé, reste passible de son action en revendication. Lors donc qu'une reprise à lieu, quel que soit le temps écoulé depuis la prise, la chose doit être restituée à son précédent propriétaire, sous la seule déduction des frais de reprise et de la récompense due aux équipages repreneurs. Peu importe même que la chose ait été mise à couvert de la poursuite, *intra præsidia ;* car l'impossibilité actuelle de la poursuite n'empêche pas qu'il n'y ait eu volonté de poursuivre. »

Hautefeuille. Gessner.

Ces idées généreuses, auxquelles se sont ralliés presque tous les publicistes modernes les plus éminents, entre autres Haute-

feuille et Gessner, ne sont cependant pas encore entrées dans les usages et les règles du droit des gens *.

Législation française.

§ 3188. Le principe consacré en France est que le navire capturé par un ennemi et repris par un armateur français avant d'être resté vingt-quatre heures au pouvoir du capteur doit, ainsi que sa cargaison, être restitué aux propriétaires, sauf le tiers de la valeur, qui est retenu au profit de celui qui a fait la recousse. L'ancienne législation française n'établissait point de distinction entre la reprise faite par un navire de guerre et celle opérée par un corsaire. Sous le règne de Louis XIV on accordait la restitution, alors même qu'il s'était écoulé un plus long délai, moyennant le paiement d'une gratification à ceux qui avaient opéré la reprise.

Ordonnance du 15 juin 1779.

Ce mode de procéder fut confirmé par l'ordonnance du 15 juin 1779, laquelle disait : « En ce qui concerne les reprises faites par les vaisseaux, frégates et autres bâtiments de S. M., le tiers sera adjugé à leur profit pour droit de recousse, si elle a été faite dans les vingt-quatre heures; et après ce délai la reprise sera adjugée en entier à S. M., comme par le passé. »

Arrêté du 2 prairial an XI.

Depuis il s'est opéré une réaction dans le sens favorable aux droits du propriétaire. L'arrêté du 2 prairial an XI, qui règle encore aujourd'hui la matière, a modifié les dispositions des ordonnances royales précédentes en ce qui concerne les reprises faites par les vaisseaux de guerre; mais sur les autres points il a en général laissé subsister les anciens règlements. L'article 54 est ainsi conçu: « Si un navire français ou allié est repris par des corsaires sur les ennemis de l'Etat après qu'il aura été vingt-quatre heures entre les mains de ces derniers, il appartiendra en totalité auxdits corsaires; mais dans le cas où la reprise aura été faite avant les vingt-quatre heures, le droit de recousse ne sera que du tiers de la valeur du navire recous et de sa cargaison.

« Lorsque la reprise sera faite par un bâtiment de l'Etat, elle sera restituée aux propriétaires, mais sous la condition qu'ils paieront aux équipages repreneurs le trentième de la valeur de la reprise, si elle a été faite avant les vingt-quatre heures, et le dixième, si la reprise a eu lieu après les vingt-quatre heures; tous les frais relatifs à cette reprise restituée seront à la charge des propriétaires. »

* Gessner, pp. 344 et seq. ; Grotius, *Le droit,* liv. III, ch. VI, § 3; ch. IX, § 14; Bynkerskoek, *Quæst,* lib. I, cap. v; Martens, *Essai,* § 45; Massé, t. I, § 424; Hautefeuille, *Des droits,* t. III, pp. 385 et seq. ; Boeck, *Propriété privée ennemie,* § 311 ; Bluntschli, §§ 741, 859-862.

Les armateurs conservent dans toute son étendue leur droit de recousse, qui demeure fixé au tiers de la valeur dans le premier cas, et à la totalité du navire et de sa cargaison dans le second *.

§ 3189. La jurisprudence anglaise n'est pas aussi restrictive. Il a été pendant longtemps d'usage en Angleterre de restituer au propriétaire toutes les reprises faites par les vaisseaux de guerre moyennant le paiement d'un droit de recousse, dont le montant n'était pas fixé d'une manière précise, mais variait selon les circonstances qui avaient accompagné la reprise. Le même principe était appliqué aux reprises faites par des corsaires, à moins qu'elles n'eussent été opérées *intra præsidia ;* la restitution se faisait dans ce cas pleine et entière. Cet usage subsista jusqu'à la fin du dix-septième siècle, époque à laquelle il fut remplacé par la législation qui est encore en vigueur aujourd'hui. Législation anglaise.

Attachant désormais peu d'importance à la question de temps, qui jusque-là avait été prise en si haute considération, la première loi promulguée sur la matière allouait au vaisseau de guerre qui faisait une reprise un huitième de la valeur du navire et de la cargaison, sans égard au délai, dont il n'était plus tenu compte que pour les reprises faites par des armateurs, qui avaient également droit à un huitième, si le navire pris était resté moins de vingt-quatre heures au pouvoir de l'ennemi ; à un cinquième, s'il y était demeuré plus de vingt-quatre heures et moins de quarante-huit ; à un tiers, s'il s'était écoulé plus de quarante-huit heures, mais moins de quatre-vingt-seize entre la prise et la reprise ; enfin à la moitié pour un intervalle dépassant quatre-vingt-seize heures. Cette règle a reçu de fréquentes applications et a été confirmée par de nombreux actes du Parlement, notamment par celui de 1740.

Au commencement de la guerre avec ses colonies d'Amérique, la Grande-Bretagne, ne regardant pas ses sujets révoltés comme de

* Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 379, 380 ; Pistoye et Duverdy, t. II, pp. 104 et seq.; Massé, t. I, § 423; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 3, art. 3, §§ 193 et seq. ; Gessner, pp. 348 et seq. ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, § 12 ; Phillimore, § 411 ; Twiss, *War*, § 175 ; Manning, pp. 141, 142 ; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. VI, § 3 ; Loccenius, *De jure marit.*, lib. II, cap. IV, n[os] 4, 8 ; Valin, *Com.*, liv. III, tit. 9, art. 8; Valin, *Traité*, ch. VI, sect. 1, §§ 8 et seq. ; Pothier, *De la propriété*, n[os] 97, 99, 100 ; Emerigon, *Traité des assurances*, t. I, pp. 497, 499, 504, 505 ; Azuni, *Système*, pte. 2, ch. IV, §§ 8, 9, 11 ; Halleck, ch. XXXV, § 17 ; Bello, pte. 2, cap. V, § 6 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 178 ; Martens, *Essai*, § 60, p. 161.

véritables ennemis, promulgua deux actes qui déclaraient que tous les bâtiments anglais pris sur les rebelles, quels que fussent les capteurs, seraient restitués aux propriétaires, sauf déduction du huitième de la valeur pour droit de recousse. Par la suite, cette disposition fut étendue à tous les bâtiments pris par les croiseurs des puissances qui prirent part aux hostilités.

Reprise du navire portugais *Santa-Cruz*.

Opinion de Sir W. Scott.

§ 3190. A l'occasion de la reprise du navire portugais *Santa-Cruz* par un croiseur anglais en 1796, Sir William Scott, en l'absence d'un principe général à invoquer quant au titre juridique de cette sorte de propriété, s'exprime ainsi : « Il serait bon qu'il y eût à ce sujet quelque règle : que ce fût la règle de la possession de nuit et des vingt-quatre heures, ou celle du transport *intra præsidia* ou la demande d'une sentence réelle de condamnation; l'une ou l'autre alternative suffirait à la pratique générale, quoique en théorie l'une paraisse peut-être plus juste que l'autre; mais le fait est qu'en pratique il n'existe pas de semblable règle. A la vérité, les nations s'accordent en principe à reconnaître comme titre sérieux la possession ferme et assurée ; mais ces règles d'évidence à l'égard de cette possession sont si peu d'accord et conduisent à des conclusions si opposées que la simple unité de principe n'établit pas de règle uniforme pour constituer la pratique générale. L'opinion publique de tous les États de l'Europe fût-elle plus distinctement d'accord sur un principe quelconque propre à établir la règle du droit des gens sur ce sujet, il ne s'ensuivrait en aucune manière qu'un État fût obligé de l'observer. Cette obligation ne pourrait résulter que d'une réciprocité de pratique chez les autres nations ; car par le fait même de la prédominance d'une règle différente chez les autres nations, il deviendrait non seulement légal, mais nécessaire pour cette nation isolée de suivre une conduite différente. Par exemple, si les autres nations faisaient prévaloir une règle en vertu de laquelle la possession immédiate et le simple acte de la capture suffiraient pour dépouiller de son droit le propriétaire originaire, il serait absurde de la part de l'Angleterre d'agir envers ces nations d'après un principe plus large et de poser comme règle générale qu'emmener la capture *intra præsidia* (quoique ce soit probablement la vraie règle) serait dans tous les cas de reprise jugé nécessaire pour dépouiller le propriétaire originaire de son droit. Suivre la même marche causerait un tort grave aux sujets anglais ; car une règle dont l'application pratique doit entraîner une réelle injustice ne peut jamais être la véritable base du droit entre les nations indépendantes...

Si l'on me demande, en présence de la diversité connue de la pratique à ce sujet, quelle est la règle qu'il convient à un État d'appliquer à la propriété de ses alliés qui a été reprise, je répondrai que le procédé libéral et rationnel serait d'appliquer en premier lieu la règle du pays auquel la propriété reprise appartient. J'admets que ce n'est pas là la pratique des nations; mais je pense qu'une pareille règle serait à la fois juste et libérale. Pour le propriétaire du navire repris, elle lui présente son consentement implicitement contenu dans la sagesse législative de son propre pays; pour celui qui opère la reprise, cette règle ne peut être considérée comme préjudiciable, lorsque la règle du pays du propriétaire dont le bâtiment a été repris porterait condamnation, tandis que la règle qui prévaut parmi les concitoyens de celui qui a opéré la reprise ordonnerait la restitution de la capture. Cette règle lui offre un avantage manifeste, et même dans le cas de restitution immédiate, d'après les règles du pays du vaisseau repris, le pays de celui qui opère la reprise pourrait être sûr en toute confiance de recevoir une justice réciproque à son tour. On peut dire : Qu'arrivera-t-il si cette confiance est déçue? On doit alors chercher réparation dans les représailles... Mais il est bien plus important d'examiner quelle est la règle positive du droit maritime de l'Angleterre sur cette matière. Je crois que voici clairement en quoi elle consiste : la loi maritime de l'Angleterre, ayant adopté une règle très libérale quant à la restitution ou au sauvetage des propriétés reprises de ses sujets, fait partager le bénéfice de cette règle à ses alliés tant qu'il n'apparaît pas que ceux-ci agissent à l'égard des propriétés anglaises d'après un principe moins libéral; dans le cas contraire, elle adopte leur règle et les traite suivant la mesure de leur justice. Je regarde ceci comme étant la véritable disposition de la loi anglaise sur ce point. C'est ainsi qu'elle fut clairement reconnue dans le cas du *San-Yago*, qui ne fut pas jugé dans des circonstances particulières, comme on l'a insinué, ni d'après des principes nouveaux, mais d'après des principes d'usage établi et en autorité dans la jurisprudence du pays... »

Deux actes postérieurs rendus sous Georges III, en 1803 et 1805, disposent que tous vaisseaux et leurs cargaisons, appartenant à des sujets anglais, pris par l'ennemi, seront rendus aux premiers propriétaires, sur le paiement, pour droit de recousse, du huitième de leur valeur, s'ils sont repris par les navires de Sa Majesté et du sixième, s'ils sont repris par un corsaire. Actes de 1803 et 1805.

En 1864, le *Prize Act permanent* a établi, comme règle per- Acte de 1864.

manente, que le navire anglais, repris sur l'ennemi, est rendu à son propriétaire par décision de la Cour de prises, sous déduction du huitième de la valeur ou d'une fraction plus forte et arbitrée par la Cour, mais ne pouvant excéder un quart si la recousse a été opérée dans des circonstances particulièrement difficiles et dangereuses : cette restitution sera prononcée, quel que soit le temps que la prise ait passé entre les mains de l'ennemi ; bien plus, quand même elle aurait été déclarée de bonne prise par une Cour de prises ennemie.

Opinion de Boeck.

« Cette application à outrance du *jus postliminii*, dit Boeck, peut paraître singulière : elle n'en est pas moins constante : Le vaisseau repris reviendra à ses propriétaires anglais, s'il tombe par recousse aux mains d'un croiseur anglais, eût-il été condamné par le tribunal de prises ennemi et vendu après cette condamnation à un tiers acquéreur de bonne foi (1). »

En résumé, on peut dire que la jurisprudence anglaise reconnaît en principe général que les reprises doivent être restituées au propriétaire primitif, moyennant paiement par lui d'un droit de recousse, et cela quand même les navires recous auraient été déclarés de bonne prise par un tribunal du pays ennemi *.

Législation espagnole.

§ 3191. La législation espagnole est entièrement conforme à la jurisprudence française quant aux prises faites par les corsaires. Pour celles qu'opèrent les bâtiments de guerre, la restitution complète et sans retenue est prescrite en termes formels par l'ordonnance royale de 1633, à moins que la prise n'ait été en la possession de l'ennemi durant vingt-quatre heures **.

Législation portugaise.

§ 3192. Le Portugal avait adopté les lois de la France et de l'Espagne dans ses ordonnances de 1704 et de 1796 ; mais un an plus tard, après la capture du *Santa-Cruz* et avant même que l'amirauté britannique eût statué sur l'affaire, ce pays abrogea la règle des vingt-quatre heures et autorisa après l'expiration de ce délai la

(1) Boeck, §§ 299 et 300.

* Phillimore, *Com.*, v. III, § 418; Twiss, *War*, § 174; Manning, pp. 142, 143; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, § 12; Kent, *Com.*, v. 1, p. 117; Halleck, ch. XXXV, § 15; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 381 et seq.; Gessner, pp. 347, 348; Massé, t. I, § 423; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 176; Marshall, *On insurance*, b. 1, ch. XII, § 8; Martens, *Erzählungen*, t. I, p. 292; Robinson, *Adm. reports*, v. I, p. 50.

** Abreu y Bertodano, *Coleccion*, pte. 2, p. 371; Negrin, *Estudios*, pp. 187 et seq.; Gessner, p. 350; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 380, 381; Wheaton, *Elém.*, pte. 4. ch. II, § 12; Phillimore, *Com.*, v. III, § 412; Twiss, *War*, § 175; Halleck, ch. XXXV, § 17; Massé, t. I, § 423; Martens, *Essai*, § 62, p. 169; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 179.

restitution au propriétaire, moyennant le paiement, à titre de droit de sauvetage, du huitième de la valeur du navire dans le cas où la reprise est due à un bâtiment de la marine royale, et du cinquième lorsqu'elle a été faite par un corsaire. C'est cette circonstance qui, dans l'espèce du *Santa-Cruz*, obligea Sir William Scott à établir une distinction entre les captures antérieures et les captures postérieures à l'ordonnance de 1797 ; les premières furent condamnées toutes les fois que le navire était demeuré plus de vingt-quatre heures au pouvoir de l'ennemi, et les secondes furent traitées d'après les règles consacrées par le Portugal lui-même *.

§ 3193. La Hollande a reconnu les mêmes principes que la France et l'Espagne relativement aux reprises effectuées dans le délai de vingt-quatre heures. L'édit des Etats-Généraux du 6 juin 1702, concernant la rémunération des croiseurs, article 8 ; celui de 1747, article 7 ; celui de 1781, article 7, et celui de 1793, article 7, sont unanimes à déclarer que si un navire ou des marchandises appartenant à des habitants de ces Etats sont pris par l'ennemi et repris par un corsaire, un navire ou autre bâtiment armé aux frais particuliers des habitants de ces Etats, le recapteur aura droit à un cinquième de la valeur, si la reprise a eu lieu dans les quarante-huit heures ; à un tiers, si elle s'opère dans les quatre-vingt-seize heures, et après un temps plus long, à la moitié. Les vaisseaux de guerre ont droit à la même prime de recousse que les armateurs. Législation hollandaise.

Les lois que nous venons de citer n'ont trait qu'à la reprise de navires appartenant aux sujets hollandais ; elles ne renferment aucune règle relative à celle de propriétés neutres ; à cet égard, un autre édit du 28 juillet 1705, article 18, porte qu'en cas de reprise de navires alliés ou neutres, les corsaires doivent se contenter de la rémunération fixée par les conventions internationales **.

§ 3194. L'ancienne législation danoise se basait sur des principes identiques. Elle allouait au recapteur la moitié pour une reprise faite avant l'expiration d'une journée, et la totalité lorsque ce terme Législation danoise.

* Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, § 12 ; Twiss, *War*, § 175 ; Halleck, ch. XXXV, § 17.

** Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. V; Azuni, t. II, p. 385 ; Martens, *Essai*, §§ 66, 68 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, p. 381 ; Gessner, p. 350 ; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, § 12 ; Phillimore, *Com.*, v. III, § 413 ; Twiss, *War*, § 175 ; Halleck, ch. XXXV, § 17 ; Manning, p. 142 ; Massé, t. I, § 413 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, note 180.

était dépassé. Une ordonnance du 28 mars 1810 prescrit la restitution de la propriété nationale ou alliée du Danemark reprise, moyennant paiement du tiers de la valeur, sans égard à la durée de possession par l'ennemi *.

Législation prussienne.

§ 3195. Les dispositions du Code général prussien sont basées sur celles du *Consulat de la mer*. « On considère, y est-il dit, comme perdus les biens et les navires capturés par des corsaires, lorsqu'ils ont été conduits dans un port ennemi ou neutre; mais si, avant que cela ait lieu, la reprise en est opérée par un bâtiment armé en course, la restitution en sera faite, sauf déduction du tiers de la valeur à titre de droit de recousse au bénéfice des recapteurs **.

Législation suédoise.

§ 3196. La jurisprudence suédoise repousse toute distinction de temps. Une ordonnance de Charles IX (1667) portait que lorsqu'un navire appartenant à des sujets suédois serait repris sur l'ennemi, le recapteur recevrait les deux tiers de sa valeur, et le propriétaire le tiers restant, abstraction faite du temps pendant lequel le navire serait demeuré entre les mains de l'ennemi.

En 1788 est intervenue une nouvelle ordonnance qui a modifié la proportion du droit de recousse, en allouant une moitié seulement au recapteur et l'autre au propriétaire ***.

Législation nord-américaine.

§ 3197. Les Etats-Unis ont pris pour règle de restituer le navire recous, toutes les fois qu'au moment de la reprise une sentence judiciaire ne l'a pas condamné et adjugé comme de bonne prise. Si le navire repris appartient à des personnes qui résident sur le territoire de l'Union ou se trouvent sous sa protection, la restitution a lieu contre paiement des frais judiciaires et d'une somme arbitrée par une Cour de justice à titre de dommages et intérêts. La même chose a lieu lorsque le bâtiment repris est la propriété de sujets d'une nation en paix avec la République. Les Etats-Unis appliquent la règle de réciprocité dans sa portée la plus étendue ****.

* Martens, *Essai*, § 68; Phillimore, *Com.*, v. III, § 414; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, § 12; Twiss, *War*, § 175; Gessner, p. 351; Halleck, ch. XXXV, § 17; Hautefeuille, *Des droits*, t. III, p. 381; Manning, p. 142.

** Gessner, pp. 346, 347.

*** Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, § 12; Phillimore, *Com.*, v. III § 415; Twiss, *War*, § 175; Gessner, p. 351; Hautefeuille, *Des droits*. t. III, p. 381; Martens, *Essai*, §§ 68, 70; Halleck, ch. XXXV, § 17; Manning, p. 142; Perels, p. 227.

**** Kent, *Com.*, v. I, pp. 117, 118; Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, § 12;

§ 3198. Comme on le voit d'après cet examen succinct de la législation des principales nations maritimes, on peut regarder comme généralement admis les principes suivants : Règles généralement admises.

La reprise n'est possible que si la prise n'a pas encore été adjugée ; jusqu'à ce qu'un tribunal ait prononcé, le sort de la prise est incertain : ni le capteur ni le gouvernement duquel il dépend n'ont de droits sur le navire ou sur son chargement ; et comme la prise ne repose que sur le droit du plus fort, elle peut être annulée par la force ; la reprise peut donc, par application spéciale du droit de postliminie, annuler la capture primitive.

Mais, une fois qu'un jugement a été prononcé, la prise devient légalement la propriété de celui auquel elle est attribuée ; et si le navire est repris plus tard par l'ennemi, c'est absolument comme s'il s'agissait d'une nouvelle prise. Toutefois la reprise ne confère pas au recapteur les droits du capteur : elle a des effets essentiellement négatifs. Le recapteur est tenu de respecter les biens qu'il a sauvés des mains de l'ennemi, sauf à réclamer pour ses peines et ses sacrifices une rémunération, dont le chiffre varie selon la législation particulière des différents pays en cette matière.

§ 3199. Une condition essentielle pour qu'il y ait lieu à reprise et par suite à l'exercice du droit de recousse, c'est que la prise soit réellement au pouvoir de l'ennemi ou qu'elle soit dans une condition tellement précaire que la capture en soit considérée comme inévitable. Condition nécessaire pour la reprise.

§ 3200. Dans l'affaire du *Franklin*, Sir William Scott déclara qu'il n'avait connaissance d'aucun cas dans lequel on aurait accordé le droit de recousse alors que la propriété n'était pas en la possession de l'ennemi ou sur le point de tomber infailliblement en son pouvoir, comme quand un navire a amené pavillon ou se trouve à une trop courte distance de l'ennemi pour que la fuite soit possible *. Opinion de Sir W. Scott.

§ 3201. Lorsque le capteur d'un navire ennemi abandonne sa prise, il est entendu qu'il renonce aux droits qu'il pouvait avoir sur elle. Celui qui s'empare ultérieurement du navire abandonné ne saurait invoquer le bénéfice du droit de recousse, attendu que ce droit ne s'applique légitimement qu'au cas où la propriété a été réellement délivrée des mains d'un capteur. En effet, s'il y a lieu de Abandon de la prise.

Phillimore, *Com.*, v. III, § 419; Twiss, *War*, § 174 ; Halleck, ch. XXXV, § 15 ; Dana, *Elem. by Wheaton*, notes 175, 177 ; Gessner, p. 351 ; Manning, p. 142.

* Bello, pte. 2, cap. v, § 6.

récompenser celui qui arrache un navire à l'ennemi, il n'y a aucun motif plausible d'accorder pareille récompense à celui que le hasard place en face d'un navire abandonné.

Législation française.

§ 3202. Conformément à ce principe, la jurisprudence française (ordonnance de 1681, article 9, et arrêté du 2 prairial an XI, art. 55), établit que si le navire capturé est, sans être recous, abandonné par l'ennemi *motu proprio*, ou si par tempête ou autre cas fortuit il revient en la possession d'un Français avant d'avoir été conduit dans un port ennemi, il doit être rendu au propriétaire qui le réclamera dans le délai d'un an et un jour, alors même qu'il serait demeuré plus de vingt-quatre heures au pouvoir de l'ennemi; mais si le navire capturé a été conduit dans un port ennemi, quoiqu'il en soit ensuite chassé par la tempête et poussé sur les côtes de France, alors le propriétaire sur lequel il avait été pris ne sera plus en droit de le réclamer comme sien. Ce navire sera nécessairement jugé un vaisseau ennemi, sujet par conséquent à confiscation. Il est bon de faire remarquer que cette loi exige, pour que le propriétaire puisse produire sa réclamation, que le navire n'ait pas été conduit *intra præsidia hostis*, et qu'elle ne tient nul compte de la durée de la possession par l'ennemi, le seul fait du séjour sur territoire ennemi étant censé imprimer au navire un caractère hostile.

Législation espagnole.

§ 3203. La législation espagnole est encore sur ce point conforme à celle de la France *.

Distinction entre la recousse militaire et la recousse civile.

§ 3204. Quelque différence que nous ayons à signaler dans l'application du droit de recousse chez les diverses nations dont nous avons examiné la législation, toutes sont cependant d'accord pour établir une distinction entre la recousse militaire et la recousse civile : la première concerne la reprise de navires ou d'objets tombés au pouvoir de l'ennemi ; la seconde, qui mérite plutôt la qualification de sauvetage et tient du droit de refuge, se produit en cas de reprise d'un navire en détresse qui avait été forcé de relâcher dans un port ennemi pour échapper au naufrage.

Il peut arriver que les deux cas se présentent simultanément, et qu'un tribunal décide que les recapteurs aient pour exercer

* Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, § 12 ; Pistoye et Duverdy, t. II, p. 119; Massé, t. I, § 434 ; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. V ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 422 et seq. ; Halleck, ch. XXXV, § 22 ; Azuni, pte. 2, ch. IV, §§ 8, 9 ; Valin, *Com.*, t. II, pp. 257 et seq. ; Valin, *Traité*, ch. VI, § 1 ; Emérigon, t. I, pp. 504, 505 ; Pothier, *De la propriété*, n° 99 ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 1, art. 3.

leur droit le choix de l'un ou de l'autre des deux modes de recousse.

§ 3205. En droit, on ne saurait admettre qu'un bâtiment convoyeur qui reprend à l'ennemi un des navires qu'il escorte ait droit à l'indemnité de la recousse militaire. C'est ce que jugea le conseil des prises français le 17 germinal an IX, à l'occasion du navire le *Désiré*, qui, capturé par les Anglais pendant qu'il naviguait sous la protection de la corvette la *Tapageuse*, chargée de l'escorter, avait été repris par cette dernière. Le conseil décida « qu'en reprenant le *Désiré* la *Tapageuse* n'avait fait que remplir un devoir sacré, dont l'inobservation lui eût attiré des reproches mérités, s'il eût été constaté qu'elle n'avait pas fait tout ce qui était en son pouvoir ; que ce n'était point à proprement parler une recousse, mais un acte de protection qui avait été exercé en faveur du navire par la corvette ; que les prétentions du commandant et de l'équipage de celui-ci à une indemnité quelconque étaient donc pour le moins indiscrètes, et que la restitution devait être faite entière au propriétaire réclamant *. » Reprise du *Désiré*.

§ 3206. Des troupes de terre peuvent participer au bénéfice du droit de recousse pour la reprise opérée par elles, avec ou sans le concours de forces maritimes, de navires mouillés dans un port de mer, lorsque la reprise est le résultat nécessaire et immédiat d'opérations militaires dirigées contre la ville dans le port de laquelle se trouvent les navires. Coopération des forces de terre.

§ 3207. La réoccupation d'Oporto en 1809 par l'armée alliée sous les ordres de Wellington nous fournit un exemple de reprise opérée par l'intervention des forces de terre. La place ne céda que par suite de l'action combinée de l'escadre anglaise et des troupes alliées, qui durent livrer bataille aux portes de la ville. La Cour d'amirauté, saisie de l'affaire, considéra que ces troupes avaient autant de droit que les forces maritimes aux indemnités à recevoir pour la recousse des navires détenus dans le port et qui se trouvèrent recous par le fait de la réoccupation d'Oporto par les alliés. Toutefois, on fit une exception en faveur des navires portugais repris en même temps, pour lesquels on décida qu'aucun droit de recousse n'était dû, en se fondant sur ce que si une armée nationale n'est pas admise au bénéfice de la recousse pour avoir délivré de Réoccupation d'Oporto par les troupes anglaises en 1869.

* Wheaton, *Elém.*, pte. 4, ch. II, § 12 ; Pistoye et Duverdy, t. II, pp. 110, 111 ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, tit. 13, ch. III ; Wildman, v. II, ch. III ; Halleck, ch. XXXV, § 18 ; Dunlop, *Digest. of law of U. S.*, pp. 271-173.

l'occupation ennemie un port de mer appartenant à son pays, le même principe d'équité veut qu'une armée alliée coopérant avec des troupes nationales ne puisse y avoir droit *.

Reprise d'un navire par son ancien équipage.

§ 3208. Il peut également se faire que la reprise soit opérée par les hommes de l'équipage du navire capturé qui sont restés à bord, soit qu'ils se révoltent, soit qu'ils profitent d'un accident favorable. La jurisprudence anglaise accorde à ces marins le bénéfice de la recousse.

Les annales judiciaires de la Grande-Bretagne nous fournissent quelques exemples curieux de ce genre de reprise. Plusieurs marins anglais s'étaient engagés comme matelots gagnant leur passage sur un navire de leur nation qui avait été capturé par les États-Unis. Ce navire ayant été attaqué par des Anglais, les marins passagers contribuèrent à la reprise. L'amirauté britannique, considérant que cet acte avait été complètement spontané de leur part, puisque dans le cas où ils s'y fussent refusés on aurait pu les qualifier de déserteurs, décida qu'il y avait lieu de les faire bénéficier du droit de recousse.

Cas de l'*Emily-Saint-Pierre*.

§ 3209. L'*Emily-Saint-Pierre*, navire anglais, fut pris, le 18 mars 1862, par un vapeur détaché de l'escadre de blocus de Charleston. Il était envoyé de Calcutta avec ordre de s'assurer si la côte de la Caroline du Sud était encore bloquée. Dans ce cas, il devait s'en aller au Nouveau-Brunswick ; sinon, il devait entrer dans le port de Charleston. Il n'y avait pas de contrebande de guerre à bord. Il fut saisi en pleine mer, à dix ou douze milles de terre, au moment où il marchait en droite ligne sur Charleston. Ses hommes d'équipage furent mis dehors, excepté le capitaine, le cuisinier et le munitionnaire, qui furent gardés à bord afin qu'on pût invoquer leur témoignage lorsque le navire serait traduit devant un tribunal de prises. Le navire fut confié à deux officiers, ayant treize hommes sous leurs ordres, avec instructions de le conduire à Philadelphie. Dans le trajet pour se rendre à ce port les trois prisonniers se soulevèrent contre leurs capteurs, les désarmèrent et s'emparèrent de leurs personnes ; ensuite ils prirent possession du navire et, avec l'aide de trois ou quatre hommes de l'équipage de prise, qui préférèrent leur prêter la main plutôt que de rester enfermés, mais qui étaient tous des hommes étrangers à la marine, ils réussirent à l'amener à Liverpool, après un voyage de trente jours, pendant lequel ils

* Wildman, v. II, pp. 287-289 ; Halleck, ch. XXXV, §§ 27, 28 ; Heffter, §§ 187 et seq.

éprouvèrent du gros temps, de nombreuses difficultés et fatigues.

Informé de ces faits par le consul des États-Unis à Liverpool, M. Adams adressa une demande au gouvernement anglais en vue de la restitution du navire. Il dénonçait la recousse comme un acte frauduleux, offensant et flétrissant la bonne foi de la nation anglaise; il citait la condamnation d'une semblable manière d'agir, qui avait été prononcée par Lord Stowell dans le cas de la *Catherine-Elizabeth*, et il insistait pour que, sous quelque point de vue que l'affaire pût être regardée par les lois municipales d'Angleterre, il dût exister une juridiction compétente pour réparer un tort si évident.

Réclamations de M. Adams au gouvernement anglais.

Le gouvernement anglais répondit qu'il n'avait pas la faculté d'enlever le navire de la possession de ses propriétaires, dont les droits n'avaient jamais été éteints par la sentence d'un tribunal de prises. Si la recousse eût échoué, il n'y a pas de doute que la tentative eût rendu le navire susceptible de condamnation; mais le jugement de Lord Stowell n'autorisait pas à prétendre que les lois municipales d'un pays neutre obligent ou autorisent à mettre en pratique ou à aider à mettre en pratique le droit du belligérant à capturer, ou, en d'autres termes, donnent le pouvoir d'exercer une juridiction de prises entre les capteurs et les neutres.

Réponse du gouvernement anglais.

« Vous qualifiez, ajoutait Lord Russell, la recousse de l'*Emily-Saint-Pierre* de frauduleuse au point de vue du droit des gens. Mais que l'acte de recousse soit envisagé comme un acte frauduleux ou comme un acte de violence, ou comme ayant en partie ce double caractère, l'acte n'a été dirigé que contre les droits acquis à un belligérant en vertu du droit des gens relatif à la guerre et en violation des lois de la guerre, qui, tandis qu'elles permettent au belligérant d'exercer et de faire valoir ces droits contre les neutres par le droit particulier et exceptionnel de capture, imposent en même temps au belligérant seul le droit et lui confèrent le pouvoir de revendiquer ces droits et de mettre ces lois en pratique. Ces mêmes lois non seulement n'exigent pas des nations neutres qu'elles exercent les droits de belligérant; mais elles ne le permettent même pas. Vous citez la conduite du gouvernement des États-Unis dans l'affaire du *Trent;* mais le tort flagrant dans cette affaire provenait du fait d'un officier de la marine des États-Unis: les prisonniers dont on demandait la mise en liberté étaient sous la garde directe du gouvernement exécutif, et le gouvernement des États-Unis avait réellement le pouvoir de les relâcher, et il les remit au gouvernement anglais. Mais l'*Emily-Saint-Pierre*

n'est pas au pouvoir du gouvernement exécutif de notre pays, et les lois de l'Angleterre ainsi que le droit des gens défendent au gouvernement exécutif d'enlever ce navire à ses propriétaires légitimes. »

Cette correspondance eut un brusque dénouement, dû en partie, paraît-il, à une curieuse découverte faite à la légation des États-Unis. On trouva qu'une réclamation analogue à celle que les États-Unis adressaient contre la Grande-Bretagne avait été faite en 1800 par la Grande-Bretagne contre les États-Unis, qui avaient refusé d'y accéder en faisant valoir les raisons qui, présentées par Lord Russell, paraissaient si peu satisfaisantes à M. Adams. Il n'est pas douteux que le gouvernement américain avait raison en 1800 et tort en 1862, et que le gouvernement anglais était dans son tort en 1800, mais dans son droit en 1862.

Conclusion. Le droit des gens laisse avec raison aux belligérants seuls le droit de faire respecter les blocus ; et un des moyens d'y parvenir consiste dans l'exercice par le belligérant du droit de capture ; ce droit est l'arme que le droit international met dans ses mains expressément dans ce but. La capture est un acte de violence, qui doit être soutenu par la force jusqu'à ce que la propriété du navire ait été changée par une sentence de condamnation. Si dans l'intervalle le navire s'échappe des mains du capteur, il n'appartient pas au neutre de le lui restituer.

La résistance ou la recousse, pour les raisons données par Lord Stowell, est un délit distinct, entraînant après soi une peine distincte et correspondante, savoir : la confiscation. Mais ici encore c'est au belligérant d'infliger la peine, et ce n'est pas l'affaire du neutre de l'y aider, soit en lui restituant la prise, soit en traitant de crime l'acte de recousse.

Quoi qu'il en soit, dans les affaires que nous venons de rapporter le droit de recousse ne saurait logiquement être déduit de l'application du droit de postliminie à des cas semblables ; si l'on examine la question à ce dernier point de vue, on voit que les recapteurs ne font en réalité que recouvrer leur état primitif *.

Reprise de navires neutres. § 3210. On n'a pas encore résolu d'une manière uniforme la question relative aux droits que conserve le propriétaire d'une

* Vattel, *Le droit*, liv. III, §§ 213, 228 ; Bello, pte. 2, cap. v, § 8 ; Emerigon, ch. XII, sect. 25 ; Wildman, v. III, p. 293 ; Halleck, ch. XXXV, § 25 ; Valin, *Com.*, art. 8 ; Valin, *Traité*, ch. VI, § 1 ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 3, art. 3 ; Boeck, *Propriété privée ennemie*, § 313.

cargaison ou d'un navire neutre capturé par l'un des belligérants et repris par l'autre avant qu'un tribunal compétent en ait prononcé la confiscation.

« Il n'y a pas de matière, dit Hautefeuille, dans laquelle le droit secondaire se soit aussi complètement écarté de la loi primitive, dans laquelle il ait violé cette loi d'une manière plus complète. La loi divine veut que le navire neutre saisi par un belligérant et repris par l'autre avant le jugement de validité de saisie soit restitué à son propriétaire neutre sans aucune réduction, sans aucune condition; la loi humaine a décidé, au contraire, que ce bâtiment neutre serait nécessairement confisqué, au moins en partie, au profit du repreneur, et que dans la plupart des cas la confiscation serait complète au préjudice du propriétaire, auquel cependant on donne le nom d'ami. » Hautefeuille.

§ 3211. La plupart des règlements qui régissent les reprises en général ne font pas mention de celles de ce genre ; et lorsqu'ils en parlent, il les assimilent, comme le fait notamment la loi anglaise, aux reprises de navires nationaux. Règlements.

§ 3212. Il n'y a qu'un très petit nombre de traités qui s'occupent de cette matière ; en effet, on en compte six tout au plus, savoir : le traité conclu le 1er mai 1781 (1) entre la France et les Pays-Bas (art. 1er), celui du 26 septembre 1786 (2) entre l'Angleterre et la France (art. 34), celui du 25 novembre 1676 (3) entre l'Espagne et les Pays-Bas, celui de 1689 (4) entre ces derniers et l'Angleterre, celui du 1er mai 1725 (5) entre l'Espagne et l'Autriche (art. 43) et celui du 14 septembre 1782 (6) entre la première de ces puissances et la Porte Ottomane (art. 13). Traités.

§ 3213. Les traités que nous venons de citer ont servi, pour ainsi dire, de guide au conseil des prises français dans beaucoup de ses décisions. Comme une des plus remarquables, nous rapporterons celle qui fut rendue à l'occasion de la capture de la *Statira*. M. Portalis, commissaire du gouvernement, donna les conclusions suivantes : Loi française. Capture du navire la *Statira*.

« Le navire la *Statira*, sous pavillon nord-américain, a été re- Conclusions de M. Portalis.

(1) Martens, 1re édit., t. II, p. 127; 2e édit., t. III, p. 340.
(2) De Clercq, t. I, p. 146 ; *State papers*, v. III, p. 342 ; Martens, 1re édit., t. II, p. 680; 2e édit., t. IV, p. 155.
(3) Dumont, t. VII, pte. 1, p. 325.
(4) Dumont, t. VII, pte. 2, pp. 222, 236, 238.
(5) Cantillo, p. 218 ; Dumont, t. VII, pte. 2, p. 114.
(6) Cantillo, p. 568; Martens, 1re édit., t. II, p. 218 ; 2e édit., t. III, p. 402.

cous sur un corsaire anglais par le *Hasard*, corsaire français de Port-Malo et conduit au port de Perros-Guirec, près de Paimpol. Les tribunaux qui ont déjà prononcé ont ordonné la confiscation du chargement et la main-levée du navire, en adjugeant au capitaine le fret, la prime et une indemnité de 1,050 francs, à raison de 5 francs par jour et par homme d'équipage. Le capteur s'était pourvu en cassation, en se fondant sur ce que d'après nos lois le navire devait être confisqué comme la cargaison. Le capitaine capturé n'avait point réclamé contre les décisions par lesquelles la cargaison avait été confisquée ; mais la cause et les parties ayant été renvoyées à nouveau devant le conseil des prises, le capturé, dans un mémoire imprimé produit devant le conseil, réclame et la cargaison et le navire.

« Le capteur prétend que le navire n'aurait pas dû être relâché, et il regarde la confiscation du chargement comme acquiescée et consommée sans retour. La recousse est le premier motif à la faveur duquel le capteur soutient que le navire aurait dû être déclaré de bonne prise. Ce motif est-il justifié par les principes ? En matière de recousse, il ne faut pas confondre les navires français avec les navires étrangers se prétendant neutres. Un navire français est-il recous sur l'ennemi par un autre français, on doit distinguer dans ce cas s'il est recous par un bâtiment de l'État ou par un corsaire particulier. L'État est tenu de défendre la personne et la propriété de tous les citoyens. De là un bâtiment de l'État qui reprend sur l'ennemi un bâtiment français n'exerce qu'un acte de protection, qui ne peut acquérir à la République la propriété de ce navire. Aussi nos lois veulent-elles que dans une telle hypothèse le navire soit rendu au véritable propriétaire. Il en est autrement d'un navire français recous sur l'ennemi par un corsaire particulier. Comme c'est au risque de leur vie et de leur fortune que les armateurs particuliers se livrent à leur course, on a cru devoir leur laisser la propriété du navire français recous par l'ennemi. Il est pourtant des armateurs qui, après avoir délivré leur compatriote par leur courage, l'ont rétabli dans ses droits par un sentiment de justice et de générosité. La dernière guerre nous a offert à cet égard des exemples qui honorent la nation et qui méritent d'être encouragés par le gouvernement. Quant aux navires étrangers se prétendant neutres et recous sur l'ennemi soit par un bâtiment de l'Etat, soit par des corsaires particuliers, on n'acquiert aucun droit sur ces navires par le simple fait de la recousse. On invoquerait vainement l'ordonnance de la marine de 1681 et les lois intervenues postérieu-

rement. Toutes ces lois ne statuent que sur la recousse d'un navire français par un autre navire français ; elles sont absolument étrangères à l'hypothèse d'un navire étranger se prétendant neutre recous par un navire français. A défaut de lois précises, il faut donc recourir aux maximes générales. D'après ces maximes, un navire neutre doit être respecté par tous les peuples. S'il est opprimé par une des nations belligérantes, ce n'est pas une raison pour que les autres se rendent complices de cette oppression ou soient autorisées à la détourner à leur profit. De là un navire étranger se prétendant neutre et recous par un français sur l'ennemi doit être relâché, si la neutralité est constatée. Mais, dira-t-on, pourquoi traiter avec plus de ménagement un navire étranger se prétendant neutre qu'un navire français ? La raison en est sensible. La supposition sur laquelle les lois ont raisonné et sur laquelle nous raisonnons nous-même, c'est que le navire français tombé dans les mains de l'ennemi aurait été perdu pour toujours, s'il avait été recous ; conséquemment, la reprise de ce navire est une véritable conquête sur l'ennemi même. S'il s'agit, au contraire, d'un navire étranger se prétendant neutre, l'arrestation de ce navire par l'ennemi ne le rend pas subitement propriété ennemie, puisque la confiscation peut n'en être pas prononcée par le magistrat. Jusqu'au jugement qui confisque le navire qui voyage comme neutre ne perd ni son caractère ni ses droits. Après l'arrestation, il peut recouvrer sa liberté. Dans un pareil état de choses, la recousse de ce navire ne saurait donc faire passer la propriété dans les mains du français par lequel cette recousse a été opérée. La question de neutralité demeure toujours entière ; elle doit être jugée avant tout. Tel est le langage de tous les publicistes, telle est la coutume générale de toutes les nations policées. Cela posé, le navire le *Statira* n'est pas devenu confiscable par cela seul qu'il a été recous sur l'ennemi. Il faut faire ce qu'aurait fait l'ennemi lui-même, c'est-à-dire il faut juger la neutralité.

« Le second motif allégué par le capitaine pour faire prononcer la confiscation du navire est déduit de ce que le navire portait une cargaison composée d'objets prohibés ou de contrebande. Ce motif donne lieu à deux questions, l'une de droit et l'autre de fait. En droit, la qualité du navire doit-elle être déterminée par celle de la cargaison ? En fait, la cargaison chargée sur le navire consistait-elle en objets prohibés ou de contrebande ?

« Le *Consulat de la mer* décide : 1° qu'on peut enlever les effets hostiles qui se trouvent dans le navire neutre, en payant le nolis et l'hypothèque due au capitaine ; 2° que si, dans un navire

ennemi, il y a des marchandises qui appartiennent à des neutres, on doit les leur rendre. Les ordonnances de 1543 (art. 42) et de 1584 (art. 79) paraissent déclarer de bonne prise le navire neutre qui contient des effets hostiles et toute marchandise qui se trouve dans un navire ennemi, quoiqu'elle appartienne à un ami. Cette rigueur fut adoucie par la déclaration du 1er février 1650 (art. 5) : « Si aucune prise, est-il dit dans cet article, a été faite par aucuns capitaines nos sujets... les marchandises qui se trouvent appartenir à nos amis, alliés ou sujets, seront rendues ou restituées. »

« L'ordonnance de la marine, titre *Des prises* (art. 7), rétablit l'ancienne sévérité : « Tous navires, porte cet article, qui se trouveront chargés d'effets appartenant à nos ennemis et les marchandises de nos sujets et alliés qui se trouveront dans un navire ennemi seront de bonne prise. » Le règlement du 23 juillet 1704 porte, en l'article 5, que s'il se trouve sur les vaisseaux neutres des effets appartenant aux ennemis, les vaisseaux et tout le chargement seront de bonne prise. Cette rigueur fut de nouveau adoucie par le règlement du 21 octobre 1774 (art. 5) : « S'il se trouve, y est-il dit, sur les navires neutres, des marchandises ou des effets appartenant aux ennemis, lesdites marchandises ou effets seront de bonne prise, et néanmoins les navires relâchés. » Le règlement du 26 juillet 1778, (art. 1er) s'exprime dans ces termes : « Fait défense Sa Majesté à tous armateurs d'arrêter et de conduire dans les ports du royaume les navires des puissances neutres, quand même ils sortiraient des ports ennemis ou qu'ils y seraient destinés, à l'exception toutefois de ceux qui porteraient des secours à des places bloquées, investies ou assiégées. A l'égard des navires des Etats neutres qui seraient chargés de marchandises de contrebande destinées à l'ennemi, ils pourront être arrêtés et lesdites marchandises seront saisies et confisquées ; mais les bâtiments et le surplus de leur cargaison seront relâchés, à moins que lesdites marchandises de contrebande ne composent les trois quarts de la valeur du chargement, auquel cas le navire et la cargaison seront confisqués en entier ; se réservant au surplus Sa Majesté de révoquer la liberté portée au présent article, si les puissances ennemies n'accordent pas le réciproque dans le délai de six mois à compter du jour de la publication du présent règlement. »

« La loi du 20 nivôse an VI changea toute l'économie de ces dernières dispositions ; elle ordonna que l'état des navires, en ce qui concernait leur qualité de neutre ou d'ennemi, serait déterminé par leur cargaison ; en conséquence, que tout bâtiment

trouvé en mer, chargé en tout ou en partie de marchandises provenant d'Angleterre ou de ses possessions serait déclaré de bonne prise, quel que fût le propriétaire de ces denrées ou marchandises. Mais la loi du 23 frimaire an VIII, en abrogeant celle du 29 nivôse an VI, a fait revivre les dispositions du règlement de 1778.

« Il résulte du tableau historique des lois qu'elles ont varié selon les mœurs et les circonstances, que la politique du moment a presque toujours modifié les principes du droit politique, que dans nos temps modernes les règlements ont paru constamment incliner vers l'équité générale et que la nation française peut s'honorer d'avoir eu dans la dernière guerre l'initiative des maximes douces et généreuses qui ont prévalu et d'avoir donné des exemples utiles à tous les peuples. Cependant, comme tout doit être réciproque entre les diverses nations, on voit que le législateur s'est toujours réservé le droit de devenir plus sévère, si les autres nations belligérantes devenaient plus jalouses et moins justes.

« Le capteur demande à être jugé d'après la loi du 29 nivôse an VI. Il soutient que c'est sous l'empire de cette loi qu'il s'est livré aux entreprises périlleuses de la course, et qu'il a fait la capture du navire la *Statira*. « Les lois et les règlements, dit-il, ne peuvent point modifier les droits acquis, et rien ne peut préserver le capteur des effets de la loi du 29 nivôse, sous l'empire de laquelle la capture a été faite. Mon droit, dit le capteur, était acquis avant l'abrogation de cette loi. »

« Sans examiner le degré de force et d'autorité qu'on doit accorder à la loi du 29 nivôse, je dirai qu'en général, les règlements de la course, qui ne portent qu'improprement le nom de lois et qui par eux-mêmes sont essentiellement variables *pro temporibus et causis*, sont susceptibles dans leur application d'être tempérés par des vues de sagesse et d'équité. J'ajouterai qu'en exécutant des règlements d'une extrême rigueur, il faut plutôt les restreindre que les étendre, et que, dans le choix des divers sens dont ils peuvent être susceptibles, on doit préférer celui qui est le plus favorable à la justice et à la liberté. Le droit ne naît pas des règlements ; mais les règlements doivent naître du droit. Conséquemment les lois ou les règles particulières doivent toujours être exécutées de la manière la plus conforme aux principes de la raison universelle, surtout dans les matières appartenant au droit des gens, dans lesquelles les législateurs se sont toujours glorifiés de n'être que les respectueux interprètes de la loi naturelle.

« La loi du 29 nivôse veut que la qualité du navire neutre ou

ennemi soit déterminée par celle de la cargaison; elle ajoute que tout bâtiment chargé en tout ou en partie de marchandises provenant d'Angleterre ou de ses possessions est de bonne prise. Mais comment doit-on entendre les mots *en tout ou en partie?* Tout doute est résolu, si le chargement est composé en entier de marchandises prohibées ou de contrebande; mais si les marchandises prohibées ou de contrebande ne composent *qu'en partie* le chargement, quelle règle faudra-t-il suivre?

« Le règlement de 1778 ne confisquait le navire et la cargaison entière que lorsque les objets de contrebande excédaient de trois quarts la valeur du chargement. La loi du 29 nivôse ne fixe aucune quotité déterminée; elle ne donne aucune mesure; elle se borne à dire que le navire et la cargaison sont de bonne prise quand cette cargaison, *en tout ou en partie*, est d'une nature prohibée. Mais la loi n'est jamais présumée vouloir des choses absurdes. En interprétant les lois, on doit, par respect pour elles, éviter de leur prêter un sens que la raison désavouerait. Or il serait certainement absurde de croire que la loi du 29 nivôse n'ayant déterminé aucune quotité, une portion imperceptible d'une matière prohibée ou de contrebande pût servir de prétexte à la confiscation absolue d'un navire et de son chargement.

« Il existe des principes connus pour l'interprétation des lois; la raison civile ne permet pas de penser que dans les cas où la loi parle d'une quotité dont elle ne fixe pas la mesure, on puisse suppléer à la loi par des appréciations ou des hypothèses dérisoires. En termes de jurisprudence, *peu* est considéré comme rien, *parum pro nihilo habetur*. Conséquemment, lorsque la loi se sert des mots *en tout ou en partie*, on doit supposer qu'elle a entendu qu'il faut le *tout* ou du moins une *partie* assez considérable pour obtenir quelque importance auprès de tout esprit juste et raisonnable.

« Je suis donc autorisé à conclure que, même d'après la loi du 29 nivôse, un navire et son chargement ne sont et ne peuvent être exposés à la confiscation qu'autant que les effets prohibés ou de contrebande qui se trouvent à bord s'élèvent à une quantité capable de faire impression et de faire naître de justes présomptions de fraude contre tout le reste du chargement. Quelle sera donc cette quantité? Par cela seul que la loi ne la détermine pas, elle l'abandonne à l'équité du magistrat, c'est-à-dire à cette sagesse éclairée qui explique la loi lorsqu'elle est obscure, la supplée lorsqu'elle est insuffisante, la corrige lorsqu'elle est imparfaite, et

sans laquelle l'exercice de la puissance de juger ou d'administrer serait impossible.

« En fait, il faut donc examiner actuellement la nature de la cargaison trouvée à bord du navire la *Statira*. Il résulte des pièces qu'il avait à bord soixante barils de térébenthine et quarante de goudron. Le capteur a présenté ces objets comme objets de contrebande. Le capturé a soutenu que, d'après le traité de commerce et d'amitié passé en 1778 entre la France et les Américains, le goudron et la térébenthine n'étaient point énoncés dans la classe des matières prohibées ou de contrebande. Je conviens que le traité de 1778 n'a point placé la térébenthine et le goudron dans le nombre des matières prohibées; mais nous lisons dans ce traité que le gouvernement français et les Etats-Unis s'engagent mutuellement à n'accorder aucune faveur particulière à d'autres nations en fait de commerce et de navigation, qui ne devienne aussitôt commune à l'autre partie. Les Américains en traitant postérieurement avec l'Angleterre n'ont donc pu consentir envers les Anglais à considérer le goudron comme matière de contrebande, sans qu'aussitôt la même chose ne soit devenue commune avec la France; sans cela les Anglais auraient un avantage que nous n'aurions pas, et c'est ce qu'on a voulu prévenir par la cause que nous venons de rapporter. L'arrêté du Directoire du 12 ventôse affirme le point de fait, c'est-à-dire il affirme que les Américains ont consenti envers les Anglais à s'interdire comme contrebande le transport du goudron. Donc nous sommes autorisés par le traité de 1778 à jouir du même avantage. Il est donc incontestable que le goudron chargé à bord du navire la *Statira* est marchandise prohibée. Le chargement de cette marchandise ne paraît justifié par aucun connaissement. Ce défaut de connaissement est un indice de fraude. Mais le goudron trouvé à bord du navire la *Statira* est une portion trop légère du chargement de ce navire pour pouvoir en motiver la confiscation même d'après la loi du 29 nivôse. On allègue en second lieu que 2,911 pièces de bois de campêche chargées sur le navire la *Statira* sont du crû des possessions anglaises. On étaie cette allégation sur un rapport d'experts auquel on a fait procéder; mais ce rapport a été regardé comme irrégulier par le tribunal civil du département des Côtes-du-Nord. Le capteur y a fait procéder sans appeler le capturé. Il ne paraît pas que les experts aient opéré en vertu de l'autorité du juge compétent. Le rapport dont il s'agit ne peut donc être regardé que comme un simple document, un simple mémoire, qui peut instruire le magistrat, mais qui ne saurait enchaîner sa conviction. Ce qui est cer-

tain, c'est que la destination de tout le chargement était pour Londres. On avoue que cette circonstance ne suffit pas pour légitimer la prise, et qu'elle ne doit servir qu'à nous rendre plus attentifs et plus soupçonneux sur la conduite et les procédés du capteur.

« Je ne puis dissimuler au conseil qu'après le jugement du tribunal de commerce de Paimpol, portant confiscation du chargement, le capturé n'a point appelé de cette disposition, et que l'affaire n'a été portée au tribunal d'appel que par le capteur, qui se plaignait de ce que le navire n'avait pas été confisqué. Le tribunal d'appel ayant confirmé le premier jugement, je fais observer encore que c'est le capteur seul qui s'est pourvu en cassation. Cette indifférence du capturé, ce silence constant de sa part sur des jugements qui lui étaient plus défavorables qu'au capteur, jetèrent des soupçons sur la nature et la véritable destination du chargement ; on peut même dire que le capturé a sanctionné par son acquiescement au moins tacite toutes les prononciations contre lesquelles il n'a pas réclamé dans les délais de droit. Mais cela peut-il influer sur le navire qui est constaté évidemment neutre par les pièces de bord ?

« Je pense qu'il y a assez de circonstances pour mettre le capteur à l'abri du paiement de toute indemnité quelconque. La recousse suffisait pour autoriser sinon la confiscation entière du navire, du moins son arrestation. Les marchandises de contrebande trouvées à bord, quoiqu'en petite partie, les nuages élevés sur l'origine du bois de campêche, la destination de tout le chargement pour Londres pouvaient faire naître des doutes raisonnables sur l'application des principes qui existaient alors ; conséquemment la conduite rigoureuse du capteur n'a point été sans cause et sans motif ; le capturé ne peut imputer qu'à lui-même tout ce qu'il a souffert. Mais pour la confiscation absolue du navire il faudrait quelque chose de plus même d'après la loi du 29 nivôse ; il faudrait qu'une partie considérable de la cargaison eût été évidemment composée d'objets de contrebande ou de marchandises prohibées. Or si l'on excepte le goudron, qui ne formait qu'une bien mince portion du chargement, tout le reste n'a été déclaré de bonne prise par les tribunaux devant lesquels l'affaire a été portée que par des circonstances qui ne pouvaient avoir aucune influence contre la neutralité prouvée du navire. Il serait difficile sur ce point d'être plus rigoureux que les juges qui ont déjà prononcé et qui étaient dans l'habitude d'appliquer avec une extrême rigueur des principes infiniment rigoureux.

« En discutant la question relative au navire j'ai discuté celle concernant la cargaison, puisque par le silence du capturé l'une se trouvait liée à l'autre. Je crois donc avoir mis sous les yeux du conseil toutes les observations qu'il pouvait attendre de moi.

« En cet état, je conclus à la confiscation de l'entier chargement et à la main-levée du navire, le capteur demeurant dégagé du paiement de toute indemnité quelconque. »

Le conseil se prononça dans le sens des conclusions du commissaire du gouvernement.

§ 3214. La reprise du navire nord-américain le *Kitty* par le corsaire français le *Brave* fournit au même magistrat l'occasion d'exposer de nouveau et dans toute leur étendue les principes de la jurisprudence française sur la recousse des navires neutres: Reprise du navire le Kitty.

« La prise du navire le *Kitty* est-elle valide? Si l'on décidait qu'elle ne l'est pas, serait-il dû des dommages et intérêts au capturé? Telles sont les deux questions de la cause.

« Le navire le *Kitty*, sous pavillon américain, fut recous sur l'ennemi par le corsaire français le *Brave*. Il fut conduit à Algésiras. L'affaire fut portée au consul français à Cadix. Le consul français par jugement du 7 prairial an VI ordonna la main-levée du navire et la confiscation du chargement sur l'unique motif de la recousse. Appel fut porté de ce jugement au tribunal civil du département de la Loire-Inférieure, qui réforma la décision du consul et ordonna que la cargaison serait restituée, mais sans dommages et intérêts.

« La contestation était pendante au tribunal de cassation, lorsque le conseil des prises a été établi. Le conseil a déjà manifesté ses principes dans l'affaire relative à la prise du navire la *Statira*. Il a reconnu qu'il ne faut pas raisonner sur un navire se prétendant neutre recous par un navire français comme on raisonnerait sur la recousse d'un navire français par un autre navire français. Dans ce deuxième cas, nos lois garantissent la propriété du navire recous au capteur qui a fait la recousse. Elle ne statue en rien sur l'hypothèse du navire se prétendant neutre et recous par un français. Cette hypothèse est abandonnée au droit commun. Or d'après le droit commun général un navire se prétendant neutre recous sur l'ennemi ne devient confiscable qu'autant qu'il ne peut justifier de la neutralité. Il faut se conduire à son égard comme se serait conduit l'ennemi lui-même sur lequel nous l'avons repris. Or chez l'ennemi le navire dont il s'agit n'aurait appartenu au capteur qu'autant qu'il

aurait été déclaré de bonne prise par le magistrat. Donc nous devons, malgré la recousse, observer les mêmes formes. Les droits de la neutralité doivent être respectés partout et toujours.

« On objecte qu'il est absurde de traiter plus favorablement des étrangers que des nationaux. Je réponds qu'il serait bien plus absurde de vouloir régir par les mêmes règles des choses tout à fait différentes.

« Quand un navire français tombe dans les mains de l'ennemi, il est confisqué sans retour. Le reprendre, c'est faire une véritable conquête. Il n'en est pas ainsi du navire étranger se prétendant neutre ; ce navire ne peut devenir confiscable que par jugement. Il faut donc le juger après la recousse, comme on l'aurait jugé s'il n'eût pas été recous. Il serait sans doute plus généreux de la part de nos compatriotes de rendre au véritable propriétaire les marchandises ou les navires français qu'ils reprennent sur l'ennemi. La dernière guerre nous a offert plusieurs exemples de cette générosité, dont j'ai déjà parlé dans une autre occasion ; mais les lois, sans renoncer à l'avantage d'inspirer les vertus douces et désintéressées, ne peuvent se proposer pour objet principal que le plus grand bien de l'État. Elles eussent craint de décourager la recousse des navires français par d'autres français, si elles n'eussent garanti au preneur ce qu'il avait enlevé à l'ennemi par son intrépidité et son courage.

« Le propriétaire français capturé par le sujet d'une nation en guerre avec la nôtre est irrévocablement dépouillé de son bien, si sa situation ne change pas. Recous par un français, il ne recouvre pas personnellement la propriété ; mais l'État la recouvre. Or c'est l'intérêt de l'État qui a dirigé les vues de la législation ; puisqu'on ne pouvait se promettre de rendre les hommes généreux, on les a invités, par la considération de leur propre intérêt, à devenir utiles.

« Les lois ont plus directement pour objet le bien de la société et l'utilité particulière du citoyen que la perfection morale de l'homme. On voit donc actuellement pourquoi l'on doit en user autrement à l'égard des étrangers recous qu'à l'égard des Français qui se trouvent dans le même cas.

« La recousse faite sur l'ennemi du navire le *Kitty* par un navire français ne pouvait donc jamais par elle-même devenir un juste motif de confiscation, si ce navire et sa cargaison sont constatés neutres. Or il résulte évidemment des considérants qui ont motivé le jugement du consul français à Cadix qu'en prononçant

la confiscation des marchandises chargées sur le navire le *Kitty* ce consul ne s'est déterminé que par la circonstance de la recousse ; si elle avait pu être concluante, il fallait frapper tant contre le navire que contre la cargaison. Pourquoi donc confisquer la cargaison et relâcher le navire ? Le tribunal d'appel, plus juste et plus conséquent, a relâché le navire et la cargaison. Il a jugé, en conformité des principes adoptés par le conseil, que la recousse seule ne pouvait motiver la validité d'une prise. On n'a critiqué ni la nature du chargement ni les pièces de bord. On a reconnu que tout était neutre ; donc il serait impossible de ne pas prononcer que la prise est invalide.

« Je n'ai qu'un mot à dire sur le défaut de passeport et de rôle d'équipage. Si ces deux pièces essentielles n'avaient pas existé, on n'eût pas oublié d'en faire mention dans le procès-verbal de capture et dans le jugement du consul. Or le procès-verbal de capture et le jugement du consul supposaient au contraire que toutes les pièces de bord étaient en règle et qu'il n'en manquait aucune. Mais on sait que le navire a été relâché et qu'il ne pouvait se passer pour son retour d'un rôle d'équipage et du passeport. Il est donc dérisoire de venir aujourd'hui et après coup exciper d'un prétendu défaut de passeport et de rôle d'équipage, quand on n'a eu garde de le faire lorsque les choses étaient entières et que la vérification du fait était possible. L'invalidité de la prise est donc manifeste.

« Faut-il accorder des dommages et intérêts au capturé ? Je ne le pense pas. Il y a toujours motif d'arrêter un navire tombé dans les mains de l'ennemi. En second lieu, la question de la recousse, n'étant fixée par aucune loi précise et se trouvant controversée entre les auteurs, a pu donner lieu à des doutes capables de constituer le capteur en bonne foi.

« Par ces considérations je conclus à l'invalidité de la prise, à la main-levée du navire et de l'entière cargaison sans dommages et intérêts. »

Telle fut également l'opinion du conseil, qui sanctionna dans toute son étendue l'opinion émise par le commissaire du gouvernement *.

* Pistoye et Duverdy, t. II, pp. 120 et seq. ; Hautefeuille, *Des droits*, t. II, tit. 13, ch. III ; Massé, t. I, § 429 ; Gessner, pp. 344 et seq. ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. II, § 12 ; Heffter, §§ 191, 192 ; Fiore, t. II, pp. 533-535 ; Martens, *Essai*, §§ 52, 59 ; Valin, *Com.*, liv. III, ch. IX, art. 10 ; Jouffroy, pp. 357-363 ; Jacobsen, *Seerecht*, p. 814 ; Nau, *Völkerseerecht*, § 278 ; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. VI, § 3 ; ch. IX, § 14 ; Vattel, *Le droit*, liv. III,

Le droit de recousse dans les reprises neutres.

§ 3215. Nous avons déjà expliqué ce qu'on entend par droit de recousse, et exposé les difficultés qu'offre l'établissement de règles générales propres à fixer la proportion dans laquelle doit s'accorder cette rémunération.

Opinion des publicistes : Bynkershoek.

§ 3216. Voici en quels termes Bynkershoek s'exprime sur l'application de ce droit aux reprises de propriétés appartenant à des neutres : « *Quare si ex ratione rem placet æstimare, ipse putarem omnem temporis distinctionem esse abolendam ejusque loco habendam rationem operarum et impensarum quas recuperator fecit ; habendam rationem periculi quod in recuperando subiit ; habendam rationem pretii navium et mercium recuperatarum, et ex his omnibus boni viri arbitrio statuendum quid pro operis, expensis, mercede recuperatori tribuendum sit, neque id parcâ sed liberali manu, ad excitandum recuperatorum industriam.* (C'est pourquoi, si l'on veut juger la chose selon la raison, je serais d'avis qu'on doit abolir toute distinction de temps, et qu'à la place on doit tenir compte des dépenses et des efforts que le recapteur a faits ; on doit tenir compte du danger qu'il a couru en opérant la recousse ; on doit tenir compte du prix des marchandises et du navire recous ; et d'après tout cela on doit faire statuer par le jugement d'un homme compétent ce qu'il y a à accorder au recapteur pour ses efforts, ses dépenses, sa récompense, non d'une main parcimonieuse, mais libérale, afin d'exciter l'activité des recapteurs.) »

Massé.

Presque tous les publicistes modernes ont reconnu la légitimité de la récompense due par le neutre au recapteur. Cependant Massé la limite aux cas dans lesquels la déclaration ultérieure de bonne prise par un tribunal compétent n'est pas douteuse. Or, selon lui, « une reprise n'est légitime, de telle sorte que faite vingt-quatre heures après la prise elle soit un titre de propriété pour celui qui fait la recousse, qu'autant que la première prise était de nature à pouvoir être déclarée valable ». « Si donc, ajoute-t-il, la prise est nulle ou annulable, il en est de même de la reprise ; et celui qui l'a faite doit la restituer au propriétaire sans pouvoir y prétendre autre chose que le recouvrement des frais et des dépenses que la reprise lui a occasionnés. »

Mais même dans ce cas on ne saurait nier que le neutre a reçu un service qu'il doit rétribuer proportionnellement *.

§ 196 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 408 et seq. ; Klüber, *Droit*, § 254 ; Merlin, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, § 3, art. 4 ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 3, art. 3.

* Gessner, pp. 353 et seq. ; Bynkershoek, *Quæst.*, lib. I, cap. v ; Massé, t. I, § 426.

§ 3217. Il y a deux siècles c'était encore un principe admis dans toute l'Europe que le navire repris sur des pirates appartenait à ceux qui s'en étaient emparés. Le Parlement de Paris se prononça dans ce sens le 24 avril 1624, à l'occasion d'une reprise faite sur les pirates d'Alger. Cette décision était conforme aux lois existant alors en Espagne, en Hollande et à Venise. Reprise de navires capturés par des pirates.

§ 3218. Grotius et Barbeyrac approuvent cette doctrine ; toutefois dans la pratique ils en limitent l'application au cas où le recapteur et le propriétaire du navire seraient sujets de la même nation ; mais si le navire appartient à des étrangers, il doit leur être restitué. Opinion de quelques publicistes : Grotius. Barbeyrac.

§ 3219. La rigueur de cette coutume, explicable seulement dans les monarchies absolues, a disparu pour faire place à des principes plus équitables. On reconnaît généralement de nos jours que le pirate n'a aucun droit à la possession des objets dont il s'empare, attendu que, n'ayant aucun droit de faire des prises, il ne saurait être admis au bénéfice de l'*occupatio bellica*, et qu'aucune raison, aucun motif ne peut couvrir le vice et la nullité de l'origine de sa possession ; aussi la propriété reprise sur lui retourne-t-elle de droit à son propriétaire primitif. Jurisprudence moderne.

§ 3220. Presque tous les traités stipulent en cette matière la restitution moyennant le paiement d'un droit de recousse fixé d'une manière analogue au droit exigé pour les reprises ordinaires. Quelques-uns portent que la restitution doit être entière et complète. Au nombre de ces derniers, on peut citer le traité conclu le 3 avril 1783 entre la Suède et les États-Unis (1). Stipulations conventionnelles.

§ 3221. La loi anglaise consacre la doctrine de la restitution moyennant paiement du droit de recousse, et elle fixe ce droit au huitième de la valeur réelle de la propriété reprise. Une ordonnance du conseil du 30 juillet 1849 dispose que ce huitième sera distribué à l'équipage du navire recapteur, ou remis à la direction de la *Compagnie orientale des Indes* lorsque la recousse a été opérée par un de ses navires. La dissolution de la compagnie dont il s'agit a abrogé implicitement cette dernière disposition. Loi anglaise.

§ 3222. En somme, la législation en vigueur sur ce point chez les divers États, quoiqu'elle ait sensiblement adouci la sévérité des anciennes coutumes, laisse encore beaucoup à désirer. « Les règles du droit secondaire, dit Hautefeuille, et les usages des nations ma- Considérations générales. [Hau]tefeuille.

(1) Elliot, v. I, p. 168 ; Martens, 1re édit., t. II, p. 328 ; t. VII, p. 52 ; 2e édit., t. III, p. 565.

ritimes au sujet des reprises faites sur les pirates, bien qu'ils se rapprochent du droit primitif beaucoup plus que ceux adoptés pour les recousses faites sur l'ennemi, puisqu'ils ordonnent la restitution du navire et de sa cargaison, appellent encore des réformes et des améliorations ; il est à désirer que les peuples s'entendent enfin pour régler cette question d'une manière uniforme. Cela est d'autant plus facile que ces reprises sont le plus souvent l'œuvre des bâtiments de l'État, dont la mission, en temps de paix comme en temps de guerre, est d'assurer la liberté et la sécurité des mers, et qui par conséquent n'ont droit à aucune récompense pécuniaire pour avoir rempli leur devoir *.

Reprise d'un billet de rançon et d'un otage.

§ 3223. En cas de reprise d'un billet de rançon ou d'un otage, celui qui l'opère a-t-il le droit de retenir l'otage et d'exiger la rançon ?

Précédent historique.

Cette question est tranchée par le précédent historique suivant : pendant la guerre de la succession d'Autriche en 1748, un corsaire anglais, qui avait rançonné une barque française venant de Bayonne, fut, en quittant l'île de Guernesey, capturé par la corvette française l'*Amarante ;* on trouva à bord l'otage et le billet de rançon. L'amiral décida que la prise était valable et adjugea la rançon au roi, qui en annula le billet et déchargea les propriétaires de la barque du paiement de la somme pour laquelle elle avait été rançonnée.

Reprise d'une reprise ou recousse-recousse.

§ 3224. On ne saurait mettre en doute que la reprise d'un navire capturé ne donne le droit de recousse au croiseur qui opère cette reprise ; mais la question n'est plus aussi claire lorsqu'il s'agit d'un navire pris par un croiseur, repris ensuite par l'ennemi et enfin repris de nouveau par un autre croiseur ; dans ces circonstances en effet, il y a à décider auquel des deux recapteurs le droit de recousse doit être attribué, et si la seconde reprise éteint les droits de la première **.

* Hautefeuille, *Des droits*, t. III, pp. 407 et seq. ; Grotius, *Le droit*, liv. III, ch. I x, § 16 ; Loccenius, *De jure marit.*, lib. II, cap. IV, n° 4 ; Valin, *Traité*, ch. VI, sect. 2, § 2 ; sect. 3, § 3 ; Wheaton, *Élém.*, pte. 4, ch. II, § 12 ; Phillimore, *Com.*, v. III, §§ 411, 412 ; Halleck, ch. XXXII, § 26 ; Azuni, t. II, ch. IV, art. 5, §§ 7 et seq. ; *Guidon de mer*, ch. XI ; Pothier, *De la propriété*, n° 101 ; Cleirac, *De la juridiction*, p. 180 ; Cussy, *Phases*, liv. I, tit. 3, § 30 ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 3, art. 3.

** Pistoye et Duverdy, t. II, p. 107 ; Massé, t. I, § 431 ; Bello, pte. 2, cap. V, § 6 ; Valin, *Traité*, ch. XI, sect. 2, 3 ; Emerigon, ch. XII, XXIII ; Cussy, *Phases*, liv. I, tit. 3, § 29 ; Halleck, ch. XXXV, § 26 ; Merlin, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 3, art. 4 ; Dalloz, *Répertoire*, v. *Prises marit.*, sect. 3, art. 3.

§ 3225. Un navire français armé en course s'empara d'une embarcation anglaise, qu'il garda trois jours, au bout desquels l'un et l'autre tombèrent au pouvoir d'un autre navire anglais, qui seize heures après fut repris avec ses prises par un autre corsaire français. Il s'ensuivit une contestation entre les deux armateurs français, non au sujet du navire pris et repris, à l'égard duquel le droit de recousse de l'armateur du premier corsaire devait évidemment se borner au tiers de la valeur du navire, mais au sujet de la première prise anglaise, l'armateur du premier corsaire prétendant qu'elle lui appartenait et que le second armateur n'avait droit qu'au tiers pour la recousse, tandis que celui-ci soutenait que tant la première que la seconde prise lui appartenaient exclusivement. La question fut décidée en faveur de ce dernier par le conseil des prises le 2 janvier 1695. Cas résolu en France.

Des arrêts dans le même sens furent postérieurement rendus par le conseil d'État le 17 octobre 1705, le 5 juin 1706 et le 14 juin 1710 ; mais plus tard, la guerre ayant éclaté de nouveau entre la France et l'Angleterre et le même cas s'étant renouvelé, le tribunal de première instance prononça un jugement diamétralement contraire aux décisions antérieures, c'est-à-dire en faveur du premier armateur : ce qui donna lieu à un nouvel arrêt du conseil d'État en date du 5 novembre 1748, par lequel, conformément à la jurisprudence précédente, il adjugea la prise en entier au second armateur, afin que la même difficulté ne se représentât plus. Cet arrêt fut rendu sous forme de règlement, avec ordre de l'enregistrer dans toutes les amirautés du royaume.

§ 3226. Pistoye et Duverdy exposent en ces termes la législation française sur cette matière : « L'article 54 de l'arrêté du 2 prairial an XI n'est que la reproduction de l'article 8 du titre des *Prises* de l'ordonnance de 1681 ; il ne contient rien qui indique de la part du législateur l'intention d'abroger la jurisprudence précédemment en vigueur. D'ailleurs les arrêts du conseil d'État avaient dans certains cas un caractère législatif, qu'on ne peut méconnaître sur cette question à l'arrêt de 1748 ; pour qu'on n'appliquât plus les principes qu'il pose il faudrait une disposition spéciale, qui n'existe pas ; on doit donc aujourd'hui tenir l'opinion qu'en cas de recousse-recousse d'un navire ennemi, la règle des vingt-quatre heures de l'arrêté de prairial n'est pas applicable et que le navire capturé doit appartenir au dernier capteur. La recousse-recousse est donc assimilée à une prise faite directement sur l'ennemi, et le navire recous doit être adjugé au dernier pre- Législation actuelle française.

neur, qu'il soit corsaire ou bâtiment de l'État ; car s'il s'agissait d'un navire ennemi pris directement sur l'ennemi, on l'adjugerait au capteur sans considérer sa qualité *. »

* Pistoye et Duverdy, t. II, pp. 114 et seq. ; Massé, t. I, § 342 ; Boeck, *Propriété privée ennemie*, § 313.

FIN DU TOME CINQUIÈME ET DERNIER

SAINT-QUENTIN. — IMPRIMERIE J. MOUREAU ET FILS.

TABLE

DES CAS CITÉS DANS LES CINQ VOLUMES

LES CHIFFRES RENVOIENT AUX PARAGRAPHES DE L'OUVRAGE

C

D

E

F

G

I

K

L

M

T

W

TABLE GÉNÉRALE ET ANALYTIQUE

DES MATIÈRES COMPRISES DANS LES CINQ VOLUMES

LES CHIFFRES EN ITALIQUE RENVOIENT AUX PAGES DE L'INTRODUCTION,
LES CHIFFRES ARABES AUX PARAGRAPHES DU CORPS DE L'OUVRAGE

E

I

K

N

P

S

T

U

Tome I, §§ 1-512. — II, §§ 513-1078. — III, §§ 1079-1859.
IV, §§ 1860-2707. — V, §§ 2708-3226.

TABLE GÉNÉRALE

PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

DES AUTEURS CITÉS DANS LES CINQ VOLUMES

Blanc. Traité de la contrefaçon.

Blanc et Beaume. Code général de la propriété industrielle, littéraire, artistique. Paris, Leipzig, 1854.

Blanchard (P.) et A. Dauzats. San Juan de Ulloa, ou relation de l'expédition française au Mexique, sous les ordres de M. le contre-amiral Baudin, suivi de notes et de documents et d'un aperçu général sur l'état actuel du Texas, par M. E. Maissin. Paris, 1839, in-4.

Blerzy (H.). L'Angleterre pendant la guerre d'Amérique. *Revue des Deux Mondes*, 1er et 15 septembre 1870.

Block (Maurice). Dictionnaire général de la politique. Paris, 1875-1876, 2 vol. gr. in-8.

Blondel. Monographie alphabétique de l'extradition. Paris, 1866.

Bluntschli. Das moderne Völkerrecht. 3e édition, 1878.

— Le droit international codifié, traduit de l'allemand par M. C. Lardy. Paris, 1874, in-8.

— 4e édition précédée d'une biographie de l'auteur, révisée et augmentée par M. A. Rivier. Paris, 1886.

— Traduction chinoise par les élèves du collège Fing-Wen, sous la direction de W. A. P. Martin. Pekin, 1880.

— Dictionnaire du droit public.

— Traité du droit public universel.

— Histoire du droit public.

Bodin (J.). De republica. 1576.

Boeck (Ch. de). Propriété privée ennemie sous pavillon ennemi. Paris, 1882.

Boehmer (G. L.). Diss. de delictis extra territorium admissis. Goett, 1748.

— Diss. de jure principis libertatem commerciorum restringendi in utilitatem subditorum.

— Electio juris civilis.

Boehmer (J. H.). Diss. de privatis legatorum sacris. Hal., 1713.

Boehmer (J. S. F.). Diss. de servaticio. Hal., 1743.

Bolagnos (Juan de Hevia). Curia philippica.

Bombardement de Valparaiso. Documents officiels.

Bonafos. De l'extradition.

Bonald. Législation primitive considérée dans les derniers temps par les seules lumières de la raison, 5e édition, 1850, in-8.

Bonde (L. B. de). Specimen de libero commercio belli haud sociorum.

Borel (F.). De l'origine et des fonctions des consuls. Leipzig, 1831, in-8.

Bornemann. Ueber die gebräuchliche Visitation der neutralen Schiffe und ueber Convoi. Copenhagen, 1801.

Botta. History of the American revolution.

Bouchaud. Théorie des traités de commerce entre les nations. Paris, 1777.

Bougainville. Deuxième voyage aux Malouines. Paris, 1771.

Bougeant. Histoire du traité de Westphalie. Paris, 1747. 4 vol. in-8.

Bouhier. Sur les coutumes de Bourgogne. Dijon, 1787.

C

politica en Inglaterra en la epoca presente. Madrid, 1877.

Case (The) of the United States to be laid before the tribunal of arbitration to be convened at Geneva, under the provisions of the treaty between the United States of America and Her Majesty the Queen of Great Britain concluded at Washington, May 8, 1871. Washington, 1871, gr. in-8.

Cases (Las). Mémoires de Sainte-Hélène.

Castro (José Ferreira Borges de). Colleccao dos tratados, convençoes, contratos e actos publicos, celebrados entre a coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até ao presente, compilados, coordinados e annotados. Lisboa, 1856-1858 8 vol. in-8.

Castro-Casaleiz, (A. de). Guia práctica del diplomático español. Madrid, 1886. 2 vol.

Cauchy (Eugène). Le droit maritime international, considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation. Paris, 1862, 2 vol. in-8.

— Du respect de la propriété privée dans la guerre maritime. Paris, 1866.

Caudry. Traité du domaine, comprenant le domaine public, le domaine de l'État, le domaine de la couronne, le domaine public municipal, le domaine privé des communes, le domaine départemental, suivi d'un appendice, etc. Paris, 1862, 3 vol. in-8.

Caumont. Dictionnaire universel du droit commercial et maritime.

Chardon. Droit d'alluvion.

Chateaubriand (De). Le congrès de Vérone. Paris, 1838, 2 vol. in-8.

Chevalier (Michel). *Journal des Débats*, 11 octobre 1871.

— Biographie du comte Mollien. (*Revue des Deux Mondes.*)

Chinese treaties.

Chitty. Commercial law.

— Law of nations.

Church. Mexico; historical and political review.

Cicero. De legibus.

— De officiis.

— De republica.

— Pro lege Manilia.

Clarke (Edward). A treatise upon the law of extradition; with the conventions upon the subject existing between England and foreign nations, and the cases decided thereon. London, 1867.

Cleirac. De la juridiction de la marine.

Clercq (A. de). Recueil des traités de la France, publié sous les auspices du ministre des affaires étrangères, continué par M. Jules de Clercq, depuis le tome 14. (1713-1885). Paris, 1886, 14 vol. pr. in-8.

— (A. de) et C. de Vallat. Formulaire des chancelleries diplomatiques et consulaires, suivi du tarif des chancelleries et du texte des principales lois, etc., 5e édition. Paris, 1880, 2 vol. in-8.

— Guide pratique des consulats, publié sous les auspices du mi-

nistre des affaires étrangères ; 3e édition, mise à jour d'après les plus récents documents officiels, 4e édition. Paris, 1880, 2 vol. in-8.

CLUNET. Questions de droit relatives à l'exposition universelle de 1878, 1 vol. in-8.
— Journal du droit international privé. Paris, 1874-1888, in-8.
— De l'effet exterritorial de la loi pénale. (*Journal du droit international privé.)*
— Questions de droit relatives à l'incident franco-allemand de Pagny, (affaire Schnœbelé). Paris, 1887.
— Offenses et actes hostiles commis par des particuliers contre un État étranger. Paris, 1887.

COCCEIUS. De armis illicitis.
— De jure belli in amicos.
— Dissertatio de postliminio in pace, et amnestia.
— Grotius illustratus.

COCHIN. Œuvres complètes ; nouvelle édition, classée par ordre de matières, précédée d'un discours préliminaire et suivie d'une table analytique par M. Cochin. Paris, 1821-1822, 8 vol. in-8.

COCKBURN (Sir Alexander). Exposé des raisons qui l'ont empêché d'adhérer à la décision du tribunal arbitral de Genève. Genève, 1872, 1 vol. in-4.

COGORDAN (G.). La nationalité au point de vue des rapports internationaux. Paris, 1879.

COKE. Reports.

COLECCION de tratados celebrados por la República Argentina con las naciones estranjeras. Publicacion oficial. Buenos Aires, 1863-1884, 3 vol. in-8.

COLLIANDER. De jure principum belligerantium merces et navigia neutralium vel pacatarum gentium intercipiendi.

COLON (Fernando). Vida del almirante.

COMMISSION internationale chargée de réglementer le libre usage du canal de Suez. Protocoles. Paris 1885.
— européenne du Danube, Protocoles n° 353, 384.

CONFÉRENCE monétaire internationale. Procès-verbaux. Paris, 1881.

CONGRESSIONAL records. Washington, 1874.

CONRADI (F. C.). De fecialibus et jure feciali populi romani. Helmst, 1734, in-4.

CONRING. De origine juris germanici.

CONSEIL DES PRISES, décisions rendues d'octobre 1870 à janvier 1871. Extrait du *Bulletin officiel de la marine*. Paris, 1871.

CONSTANCIO (F. S.). Historia do Brazil desde o seu descobrimento por Pedro Alvares Cabrol até a abdicaçao do imperador D. Pedro I. Paris, 1839, 2 vol. in-8.

CONSTANT (Benjamin). Cours de politique constitutionnelle, 3e édition, mise en ordre et précédée d'une introduction par M. J.-P. Pagès (de l'Ariège). Bruxelles, 1837, gr. in-8.

Constitutionnel, journal publié à Paris, 1866, 1867.

Conversations-Lexikon.

Cushing (Caleb). Opinions of the United States attorneys general.
— Le traité de Washington, sa négociation, sa mise à exécution et les discussions auxquelles il a donné lieu. Paris, 1874.

Cussy (Le baron Ferd. de). Dictionnaire ou manuel lexique du diplomate et du consul. Leipzig, 1856.
— Phases et causes célèbres du droit maritime des nations. Leipzig, 1856, 2 vol. in-8.
— Précis historique des événements politiques les plus remarquables qui se sont passés de 1814 à 1859. Leipzig, 1859, in-8.
— Règlements consulaires. Leipzig, 1851.

Cutler (John). The law of naturalisation. London, 1877.

D

Daireaux (Emilio). El abogado de si mismo. Tratado de derecho usual para la Républica Argentina. Buenos-Aires, 1887.
— Etude sur les principes de droit international privé dans la République argentine.

Dalloz aîné (D.). Répertoire méthodique et alphabétique de législation, de doctrine et de jurisprudence en matière de droit civil, commercial, criminel, administratif, de droit des gens et de droit public. Nouvelle édition considérablement augmentée, etc , avec la collaboration de M. Armand Dalloz, son frère, et celle de plusieurs jurisconsultes. Paris, 1846-1870. 44 vol. in-8.

Daly. On naturalisation.

Dana (R.-H.). Elements of international law by Henry Wheaton : eighth edition, edited with notes. Boston, 1869, gr. in-8.

Davis (Bancroft). Notes upon treaties of the United States. 1873.

Debrauz de Saldapenna (Le chev. L). La paix de Villafranca et les conférences de Zurich, 3e édit. Paris, 1859, gr. in-8.
— Le traité de Paris du 30 mars étudié dans ses causes et ses effets par le correspondant diplomatique du *Constitutionnel*. Paris, 1859, gr. in-8.
— Organisation administrative des Etats de l'Eglise. Paris.

Decamps (Guillaume). Manuel des propriétaires riverains. Paris et Toulouse.

Deffaudis. Questions diplomatiques, et particulièrement des travaux et de l'organisation du ministère des affaires étrangères. Paris, 1849, in-8.

De Gioannis. Questione del *Trent*.

Delalain (J.). Recueil des conventions conclues par la France pour la reconnaissance des droits de propriété littéraire et artistique, 3e édition. Paris, 1867.
— Nouvelle législation des droits de propriété littéraire et artistique, accompagnée de notes explicatives et suivie d'un résumé de la législation des pays étrangers, 6e édition. Paris, 1867, in-18.

Delebecque. Traité sur la législation des mines et des carrières en France. Bruxelles et Liège, 1838, 2 vol. in-8.

DEMANGEAT. Cours élémentaire de droit romain. 1864, 2 vol.
— Introduction au droit international privé.
— Histoire de la condition civile des étrangers en France. 1844.

DEMANTE. Programme.

DENIZART. Dictionnaire.

DERRÉGAGAIX. La guerre moderne. Paris, 1885.

DESJARDINS. De l'aliénation et de la prescription des biens de l'Etat. Paris, 1862.
— Droit commercial maritime. Paris, 1878-85, 5 vol.
— Les derniers progrès du droit international. (*Revue des Deux-Mondes*, 1882.)

DESQUIRON (A.-T.). Traité du domicile et de l'absence. Paris, 1812, in-8.

DESPAGNET (F.). Précis de droit international privé. Paris, 1886.

DICEY. The law of domicile. Londres, 1879.

Diplomatic review. London.

Διπλοματικα εγγραφα κατατεθεντα ἐις την βουλην ὑπο τον ἐπι των ἐξοτερικων υπουργον. Athènes, 1886.

DISCOURS du prince de Bismarck. Traduction française. Berlin, 1885-87, 14 vol. in-8.

DOCUMENTS pour l'histoire des relations diplomatiques de la Russie avec les puissances européennes occidentales, depuis la conclusion de la paix générale en 1814 jusqu'au congrès de Vérone de 1822, publiés par le ministère des affaires étrangères. Saint-Pétersbourg, 1823-1825. 2 vol. in-4.

DOCUMENTOS relativos á la presentacion hecha á la Santa Sede en 1818 por el Gobierno de Chile. Valparaiso, 1853.

DODSON. Admiralty reports.

DOMAT. Les lois civiles dans leur ordre naturel. 1830, 4 vol. in-8.

DOMINGUEZ (L.-L.). Historia argentina. Buenos-Aires, 1861, in-8.

DOU. Instituciones del derecho publico internacional.

DRESCH. Kleine Schriften. 1827.

DREYER. Specimen juris publici Lubecensis circa inhumanum jus naufragii. Lubeck, 1762, in-4.

DROUYN DE LHUYS. Les neutres pendant la guerre d'Orient. Paris, 1868.

DUCANGE. Etymologiarum dictionarium.

DUCROCQ. Théorie de l'extradition.

DUDLEY-FIELD. Draft outlines of an international code. New-York, 1872.

DUER (John). The law and practice of marine insurance deduced from a critical examination of the adjudged cases, the nature and the analogies of the subject, and the general usage of commercial nations. New-York, 1845, 2 vol. gr. in-8.

DUFOUR (Edmond). Droit maritime. Commentaires des titres I et II, liv. II du code de commerce. Paris, 1859, 2 vol. in-8.

DUMONT (J.). Corps universel diplomatique du droit des gens, contenant un recueil des traités d'alliance, etc. (de 800 à 1731). Amsterdam et La Haye, 1726-1731, 8 vol. in-8.
— Recueil de traités d'alliance, de paix et de commerce depuis la paix de Munster (1740).
— Mémoires politiques pour servir à la parfaite intelligence de la

E

G

H

HAGEDORN. Discours sur les différents caractères des envoyés ordinaires. 1736.

HAGGARD. Consistory reports.

HALE (Sire Mathew). De prærogativa.
— History of the pleas of the Crown.

HALL (J.-E.). Admiralty practice. Baltimore, 1809.

HALL (E.). The rights and duties of neutrals. London, 1874.

HALL (W.-E.). International law. Oxford, 1880. 2e éd. 1886.

HALLAM (Henry). Introduction to the literature of Europe in the fifteenth, sixteenth and seventeenth centuries. Fourth edition. London, 1854, 8 vol. in-8.
— The constitutional history of England from the accession of Henry VII to the death of George II. London, 1837-39.

HALLECK (H.-W.). International law, or rules regulating the intercourse of States in peace and war. San Francisco, 1861, in-8.
— Nouvelle édition par Sherston Baker. Londres, 1878.
— Elements of military art and science. 1843.

HAMILTON (Alexander). History of the republic of the United States.
— Works. Edited by John C. Hamilton, 7 vol. in-8.

HANSARD. Parliamentary debates.

HAUTEFEUILLE (L.-B.). Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime, 2e édition. Paris, 1858, 3 vol. in-8.

HAUTEFEUILLE (L.-B.). Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international. Paris, 1858, in-8.
— Questions de droit maritime international. Paris, 1868, in-8.

HAUTERIVE (Comte A. d'). Compendium bibliographique.

HAUTERIVE (Comte A. d') et CUSSY (baron Ferd. de). Recueil des traités de commerce et de navigation de la France avec les puissances étrangères depuis la paix de Westphalie. Paris, 1833-1839, 9 vol. in-8.

HAZLITT (W.) et ROCHE (R.). A manual of maritime warfare, embodying the decisions of Lord Stowell. London, 1854.

HEFFTER (A.-G.). Das europaïsche Völkerrecht, par Geffcken, 7e éd. Berlin, 1881.
— Le droit international public de l'Europe, traduit par Jules Bergson. Nouvelle édition, revue et augmentée par l'auteur. Paris, 2e édition, 1866; 3e édition, 1873, in-8.
— publié par H. Geffcken, 4e édition. Paris, 1883.
— Lehrbuch des deutschen Criminal der Gegenwart rechts, 4e édition. Halle, 1849.

HEGEL. Science du droit. Berlin, 1821.
— Éléments de la philosophie du droit. Berlin, 1824.

HEINECCIUS (J. Gottlieb). De navibus ob vecturam vetitarum mercium commissis dissertatio. Halæ, 1740.
— Recitationes in elementa juris civilis secundum ordinem Institutorum. Accesserunt opera

between foreign powers, and extracts from such articles as contain concessions, the benefits of which are applicable to British subjects, under the « most favoured nation » clauses of the English treaties.

HERTSLET's. The *Map of Europe by treaties*, 1814 to 1875; showing the various political and territorial changes which have taken place since the general peace of 1814; with numerous notes and coloured maps, and an index to the name of every place and to every subject alluded to in the work. Three vols., royal 8 vo.

HERTZBERG (Comte de). Recueil des déductions, manifestes, déclarations, traités ou autres actes et écrits publics qui ont été rédigés et publiés par la cour de Prusse depuis 1756 jusqu'en 1790. Berlin et Hambourg, 1788-1795, 3 vol. in-8.

HIMLY (A.). Histoire de la formation territoriale de l'Europe centrale. Paris, 1876, 2 vol. in-8.

HISTORY of the War of Succession Spain. London, 1832.

HOBBES (Th.). Elementa philosophica de cive. 1647, in-12.

— De corpore politico. 1650, in-12.

HOFFMANNS (De). Conseils à de jeunes diplomates. Paris, 1841, in-8.

HOLLAND. Reports.

HOLMES (A.). Annals of America. Cambridge, 1805, 2 vol. in-8.

HOLTZENDORFF (Fr. de). Annuaire.

— Die Auslieferung der Verbrecher und das Asylrecht, Berlin, 1881.

HOLTZENDORFF (Fr. de). Eroberungen und Eroberungsrecht. Berlin, 1883.

— Encyclopædie der Rechtswissenschaft in systematischer und alphabetischer Bearbeitung. Leipzig, 1870, 3 vol., troisième édition, 1886.

— Handbuch des Völkerrechts. Berlin, 1885. 4 vol. Hambourg, 1885-1888.

HOMÈRE. Iliade, traduction par Bitaubé. Paris, 1780, 3 vol. in-8.

HORNE (Thomas Hartwell). Diplomacy. London, 1840.

— Compendium des décisions de l'Amirauté.

HOSACK (John). The rights of british and neutral commerce, as affected by recent royal declarations and orders in council. London, 1854.

HOTMAN. Quæst. illustr.

HOUZEL. Constitution sociale.

HOWARD. Parliamentary debates.

— Reports.

HUBER (Ulric). Prælectiones juris civilis. Francfort, 1708, in-4.

— Jus publicum universale. 1680.

HUBNER (Martin). Traité de la saisie des bâtiments neutres, ou du droit qu'ont les nations belligérantes d'arrêter les navires des peuples amis. La Haye, 1758, 2 vol.

— Essai sur l'histoire du droit naturel. Londres, 1757.

HUME (David). Histoire d'Angleterre, continuée jusqu'à nos jours par Smollet, Adolphus et Aikin, traduction nouvelle par M. Campenon. Paris, 1839-1840, 13 vol. in-8.

HURICHE. Ad jus marit. Hanseat.

I

Indépendance belge, Bruxelles, 1870.

INSTRUCTIONS pour les armées en campagne des Etats-Unis d'Amérique. Dans « Le droit international codifié », par M. Bluntschli.

IRVING (Washington). History of the life and voyages of Christopher Columbus. 2 vol.

ISAMBERT. Annales politiques et diplomatiques. Paris, 1823.

— *Thémis*. Bruxelles.

J

JACOBSEN (F. J.). Seerecht des Kriegs und des Friedens, in Bezug auf die Kauffahrtei-Schiffahrt. Altona, 1815.

— Handbuch über das practische Seerecht, 1806.

JAHRBÜCHER der deutschen Armee und Flotte.

JANER (F.). Tratados de España. Documentos internacionales del reinado de doña Isabel II, desde 1842 á 1868. Barcelona, 1869.

JEFFERSON (Thomas). Memoirs, correspondence and private papers. Boston, 4 vol. in-8.

— The writings of Thomas Jefferson, being his autobiography, correspondence, reports, messages, addresses and other writings official and private, etc. Washington, 1853-1855, 9 vol. in-8.

JENKINS (Sir L.). Life and correspondence.

JENKINSON (Charles, Lord Liverpool). Discourse on the conduct of Great Britain with respect to neutral nations. 1801, 3 vol. in-8.

JOHNSON. Works.

JOLY DE MEZEROY. Traité des stratagèmes permis à la guerre.

JOMINI (Général baron). Histoire critique et militaire des guerres de la Révolution de 1792 à 1801. Paris, 1819-1824, 15 vol. in-8.

— Précis de l'art de la guerre, ou nouveau tableau analytique des principales combinaisons de la stratégie, de la grande tactique et de la politique militaire, 5e édition. Paris, 1838.

— Tableau analytique des principales combinaisons de la guerre et de leur rapports avec la politique des États, 4e édition. Saint-Pétersbourg, 1836.

JORIO. Storia del commercio.

JOUFFROY (J. J.). Droit des gens maritime universel ou essai d'un système général des obligations réciproques de toutes les puissances relativement à la navigation et au commerce maritime. Berlin, 1806, in-8.

Journal des Débats. Paris.

— *du droit international privé*, publié par M. Ed. Clunet. Paris, 1874-1888.

— *des Economistes*. Revue de la science économique et de la statistique. Paris.

— *de Genève*.

— *officiel de la République française*. Paris.

— *du Palais*. *Paris*.

— *des Sociétés*.

— *télégraphique*. Berne.

JOURNALS OF CONGRESS (États-Unis).

JUGLER (J.-F.). Dissertatio de litteris legatorum credentialibus. Jenæ, 1742, in-4.

JUSTINIEN. Institutes.

K

KAIRN. On equity.

KALTENBORN (Carl von). Grundsätze des practischen Europäischen Seerechts, besonders im Privatverkehre, mit Rücksicht auf alle wichtigeren Particularrechte. Berlin, 1851, 2 vol. in-8.
— Die Vorläufer des Hugo Grotius auf dem Gebiete des *jus naturæ et gentium*. Halle, 1848.

KAMAROWSKI. Le Tribunal international. Paris, 1887.

KAMPTZ (C. A. von). Neue Literatur des Völkerrechts seit dem Jahre 1784 als Ergänzung und Fortsetzung des Werks des Gesandten von Ompteda. Berlin, 1817, in-8.
— Beiträge.

KANT. Critique de la raison pure.
— Metaphysische Anfangsgründe der Rechtslehre. 1797.

KENT (James). Commentaries on american law ; new edition published by J.-T. Abdy. London, 1878, 4 vol. gr. in-8.
— Droit international.

KÉRATRY (Comte de). L'élévation et la chute de l'empereur Maximilien. Intervention française au Mexique 1861-1867. Précédé d'une préface de Prévost-Paradol. Paris, 1867, in-8.

KERN (J. C.). Souvenirs politiques. Berne, 1887, 1 vol.

KLUBER (J. L.). Droit des gens moderne de l'Europe, avec un supplément contenant une bibliothèque choisie du droit des gens. Nouvelle édition, revue, annotée et complétée par A. Ott. Paris, 1874, in-8.
— Acten des Wiener Congresses in den Jahren 1814 und 1815. Erl., 1815-1830, 9 vol. in-8.
— Uebersicht der diplomatischen Verhaltnisse des Wiener Congresses überhaupt and besonders über wichtige Angelegenheiten des deutschen Bundes Francf., 1816, 3 vol.
— Oeffentliches Recht des Deutschen Bundes und der Bundesstaaten. Francfort, 1817, in-8.
— Kryptographik. Lehrbuch der Geheimschreibekunst (Chiffrir und Dechiffrir) in Staats-und Privatgeschäften. Tubingen, 1809, in-8.

KLUGMANN (C. D.). Dissertatio de lege Rhodia de jactu. Goett., 1817.

KLUIT. De deditione profugorum.

KNAPP. Reports.

KOCH (C. G. de). Histoire abrégée des traités de paix entre les puissances de l'Europe depuis la paix de Westphalie, augmentée jusqu'au congrès de Vienne et aux traités de Paris de 1815, par F. Schœll. Paris, 1817, 1818, 15 vol. in-8.
— Recueil de traités et d'actes diplomatiques qui n'ont pas encore vu le jour. Bâle, 1802, 2 vol. in-8.

KOLLE (Fr.). Betrachtungen über Diplomatie. Stuttgard, 1838.

ton. Leipzig, 1868, 1869, 1873, 3 vol. in-8.

LAWRENCE (W. Beach). Elements of international law by Henry Wheaton. Second annotated edition. Boston, 1863, 2 vol. gr. in-8.

— Visitation and search, or an historical sketch of the british claim to exercise a maritime police over the vessels of all nations, in peace as well as in war, etc. Boston, 1858, gr. in-8.

— Essays on some disputed questions of modern international law. Cambridge, 1884.

LEBEAU. Code des bris, naufrages, etc. 1814, in-8.

— Nouveau code des prises, ou recueil des édits, déclarations, lettres-patentes, arrêts, ordonnances, règlements, etc. Paris, ans VII et IX, 4 vol.

LEE. Opinions of attorneys general.

LEGARE. Opinions of the United States attorneys general.

LEGUIZAMON (O.). Les lois de la guerre continentale. Buenos-Aires, 1881.

LEHMANN. Revue politique du droit français.

LEIBNITZ (G. W.). De jure suprematus ac legationis principum Germaniæ. 1678.

— Codex juris gentium diplomaticus. Guelpherb., 1747.

LÉONARD (Frédéric). Recueil de traités de paix, de trêve, de neutralité et de confédération, d'alliance et de commerce, etc., faits par les rois de France depuis trois siècles. Paris, 1693, 6 vol, in-4.

LEROY-BEAULIEU. Recherches économiques, historiqu et statistiques sur les guerres contemporaines. Paris, 1869.

LESUR. Annuaire historique universel.

LETI (G.). Il ceremoniale historico e politico. Amstel., 1685, 6 vol. in-12.

LEURIS (Sir F. C.). On foreign juridiction and the extradition of criminals.

LEYSER. Meditationes ad Pandectas.

LIEBER (Francis). Encyclopædia americana. Philadelphia, 1829-1833, 13 vol. gr. in-8.

— A manual of political ethics. Boston, 1838, 2 vol. in-8.

LINGUET (S. N. H.). Annales politiques et littéraires. Paris, 1777-1792.

— Considérations sur l'ouverture de l'Escaut.

LITTRÉ. Dictionnaire de la langue française.

LIVRES bleus anglais, 1876.

LIVRES jaunes français.

LOCCENIUS. De jure maritimo et navali. Holmiæ, 1652, in-12.

LOCRÉ. Législation civile.

LOMMASCH. Das Recht der Auslieferung politischer Verbrecher. Vienne, 1884.

London Gazette, 1854.

LORENTE (S.). Historia antigua del Peru. Lima, 1860, 1 vol in-8.

— Historia de la conquista del Peru. Lima, 1861, 1 vol. in-8.

— Historia del Peru bajo la dinastia austriaca, 1542-1598. Lima, 1863, 1 vol. in-8.

LORGUES (Roselly de). Historia de Cristobal Colon y de sus viajes,

Mancini (P. S.). Discorso e proposito del deputato Mancini sugli arbitrati internazionali, 1873. Roma.
— Esquisse du droit des gens ancien et moderne, 1873.
— Rapport à l'Institut de droit international, 1874.
— Prelezioni sulla vocazione del nostro secolo per la riforma e la codificazione del diritto delle genti. Roma, 1874, in-8.
— Diritto internazionale.

Manning (W. Oke). Commentaries on the law of nations. London, 1839, in-8.

Marcadé. Eléments.

Maréchal (Ch.). Histoire contemporaine, Paris, 1886. 11e édition.

Mariana (El Padre). Historia general de España, con la continuacion de Miniana, completada con todos los sucesos que comprenden el escrito clasico sobre el reinado de Carlos III por el conde de Florida Blanca, la historica de su levantamiento, guerra y revolucion, por el conde de Toreno, y de nuestros dias por Eduardo Chao, etc. Madrid, 1848, 5 vol. in-4.

Marin. Derecho natural y de gentes. 1800.

Marsden. The laws of collisions at sea Londres, 1880.

Marshall (S.). A treatise on the law of marine insurance, bottomry and respondentia. Fifth edition by W. Shee. London, 1865, in-8.

Martens (Baron Ch. de). Guide diplomatique, ou Précis des droits et des fonctions des agents diplomatiques et consulaires. 5e édition, entièrement refondue par F.-H. Geffcken. Leipzig, 1866, 2 vol. in-8.

Martens (Baron Ch. de). Traité des actes et des offices divers qui sont du ressort de la diplomatie.
— Causes célèbres du droit des gens. Leipzig, 1827, 2 vol. in-8.
— Nouvelles causes célèbres du droit des gens. Leipzig, 1843, 2 vol. in-8.

Martens (Baron Ch. de) et Cussy (baron Ferd. de). Recueil manuel et pratique de traités conventions et autres actes diplomatiques sur lesquels sont établis les rapports existants aujourd'hui entre les divers États souverains du globe, depuis l'année 1760 jusqu'à l'époque actuelle. Leipzig, 1846, 7 vol. in-8.

Martens (G. F de). Précis du droit des gens moderne de l'Europe, augmenté des notes de Pinheiro Ferreira, précédé d'une introduction, etc., par M. Ch. Vergé. Paris, 1864, 2 vol. in-8.
— Primæ lineæ juris gentium europæarum pratici. 1785.
— Histoire des événements relatifs aux différends entre les puissances européennes.
— Essai concernant les armateurs, les prises et surtout les reprises, d'après les lois, les traités et les usages des puissances maritimes de l'Europe. Gottingue, 1795, 1 vol. in-8.
— Erzählungen merkwürdiger Fälle aus dem Völkerrecht.
— Versuch ueber Caper. Gott., 1795.
— Recueil des principaux traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de

limites, d'échange, etc., 1re édition. Gottingue. 1791-1817, 7 vol. et 4 de supplément ; 2e édit., 1817-1835, 8 vol.

MARTENS (G.-F. de). Nouveau recueil de traités, 16 vol.
— Nouveaux suppléments, 13 vol.

MARTENS (G.-F. de) et MURHARD (S.). Recueil des principaux traités de paix, d'alliance, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange, etc., et de plusieurs autres actes servant à la connaissance des relations étrangères des puissances de l'Europe, depuis 1761 jusqu'à présent. Gottingue. 1791-1871, 52 vol. in-8.

MARTENS (F. de). Traité de droit international. Paris, 1883-87. 3 vol. Editions russe et allemande en 2 vol.
— Recueil des traités et convention conclus avec les puissances étrangères. Avec l'Autriche, 1648-78, 6 vol. Avec l'Allemagne, 1811-24, tome VII. Saint-Petersbourg, 1885.

MARTENS-FERRAO. Consultation de l'avocat général de la couronne de Portugal.

MARTINI. De jure consulum. Colon., 1660.

MASSÉ (G.). Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil, 3e édition, revue et augmentée. Paris, 1874, 4 vol. in-8.

MATTHÆUS. De criminibus. In-4.

MEIS (J.-C). De civitatis deditione. Lipsiæ, 1698, in-4.

Mémorial diplomatique (Le), journal international, politique, littéraire et financier. Paris, 1863-1880.

Memoria presentada por el ministro de relaciones exteriores de Chile en 1883.

Memorias del ministro de relaciones exteriores de la República argentina, 1885-1886.

MÉNAGE. Dictionnaire étymologique.

MENDES-LÉAL. Portugal de 1825-1880.

MENSCH (F. A. de). Manuel pratique du consulat, ouvrage consacré spécialement aux consuls de Prusse et des autres États formant le Zollverein, etc. Leipzig, 1846, in-8.

MERLIN de Douai. Répertoire universel et raisonné de jurisprudence, 1828, 36 vol. in-8.

MEXICAN affairs. Messages of the president of the United States. 1865-1867.

MEYER (Von). Corpus juris confederationis germanicæ.

MEYSEL. Cours de style diplomatique. Dresde, 1823, 2 vol. in-8.

MIGNET. Histoire de la Révolution française depuis 1789 jusqu'en 1814, 9e édition. Paris, 1865, 2 vol. in-8.
— Vie de Franklin. Nouvelle édition. Paris, 1869, in-12.
— Négociations relatives à la succession d'Espagne sous Louis XIV, ou correspondances, mémoires et actes diplomatiques concernant les prétentions et l'avènement de la maison de Bourbon au trône d'Espagne. Paris, 1835, 4 vol.

MILLER. History of the reign of George III.

MILTITZ (Alex. de). Manuel des

consuls. Londres et Berlin, 1837, 5 vol. in-8.

Milton (Viscount). History of the San Juan water boundary question. London, 1869.

Mirabeau. Doutes sur la liberté de l'Escaut réclamée par l'Empereur. Londres, 1785.

Miraflores (Marquis de). Vida politica, escrita por el mismo. Madrid, 1865, in-4.

— Juicio imparcial de la cuestion de sucesion á la corona de España suscitada por la Inglaterra y la Francia con motivo del casamiento de la infanta doña Maria Louisa Fernanda con el duque de Montpensier.

— Memoria historico legal sobre las leyes de sucesion á la corona de España.

Mirius (Alex.). Das Europäische Gesandtschaftsrecht, nebst einem Anhange von dem Gesandtschaftsrecht des deutschen Bundes, einer Bücherkunde und vielen Beilagen. Leipzig, 1847.

Mitre (B.). Historia de Belgrano y de la Independencia Argentina. Buenos-Aires, 3a édicion, 1876-1877, 3 vol. in-8.

Mittermaier. Das deutsche Strafverfahren.

Molloy (Ch.). De jure maritimo et navali.

Moniteur universel. Paris, 1854, 1856, 1857, 1860, 1864, 1865, 1866.

Montesquieu. Esprit des lois. Paris, 1748.

— Grandeur et décadence des Romains.

Montufar. Memorias para la revolucion de Centro-America.

Montyon (Abbé de). Mémoires.

Moreuil (L. J. A. de). Manuel des agents consulaires français et étrangers. Paris, 1853, in-8.

— Dictionnaire des chancelleries diplomatiques et consulaires à l'usage des agents politiques français et étrangers et du commerce maritime. Édition augmentée d'un supplément. Paris, 1859, 2 vol. in-8.

Morin (Achille). Les lois relatives à la guerre selon le droit des gens moderne, le droit public et le droit criminel des pays civilisés. Paris, 1872, 2 vol. in-8.

Morisot. Histoire du monde maritime.

Moseley (Joseph). What is contraband and what is not. Comprising all the American and English authorities on the subject. London, 1861.

Moser (Fr. C. V.). Kleine Schriften zur Erläuterung des Staats- und Völkerrechts. Frankfort a. M. 1751-1765, 12 vol. in-8.

Moser (J. J.). Versuch des neuesten Europäischen Völkerrechts. 1777-1780, 10 vol.

— Beiträge zu dem Europäischen Völkerrecht in Friedenszeiten. 1777-1780, 5 vol.

Moynier (Gustave). Étude sur la convention de Genève pour l'amélioration du sort des militaires blessés dans les armées en campagne (1864 - 1868). Paris, 1870.

— La question du Congo devant l'Institut de droit international.

— De quelques faits récents relatifs à la convention de Genève. (*Revue du Droit int. 1886*).

OECHELHAUSER (W.). Die Verfassung des deutschen Zollvereins. Augsb., 1851.

OLAUS MAGNUS. Hist. gent. septentr.

OLIVART (De). La posesion, su nocion en el derecho abstracto. Barcelona, 1884.
— Manual de derecho internacional público y privado. Madrid, 1886.

OMPTEDA (D. H. L. van). Literatur des gesammten, sowohl naturlichen als positiven Völkerrechts. Regensburg, 1785, 2 vol. in-8.

OPPENHEIM. Système du Droit des gens.

ORDENANZAS de la Armada.

ORDONNANCES des rois de Portugal.

ORTOLAN (Eugène). Des moyens d'acquérir le domaine international ou propriété d'Etat entre les nations, d'après le droit des gens public, etc. Paris, 1851, 1 vol. in-8.

ORTOLAN (Joseph). Droit pénal.
— De la souveraineté du peuple, 1848, in-8.
— Explication historique des *Institutes* de Justinien, 5e édit. 1851, 2 vol. in-8.

ORTOLAN (Théodore). Règles internationales et diplomatie de la mer, 4e édition, mise en harmonie avec le dernier état des traités, suivie d'un appendice spécial. Paris. 1864, 2 vol. in-8.

OVIEDO. Historia general de las Indias. 1552.

P

PALEY (William). Works. A view of the evidences of Christianity. Moral and political philosophy, natural theology, and *Horæ Paulinæ*. London, 1860, in-8.

PANDO (J. M. de). Elementos del derecho internacional. Obra postuma. 2a edicion. Madrid, 1852.

PAPONIUS. Recueil d'arrêts notables des cours souveraines de France.

PARADISI. Atteneo dell' uomo nobile. Venet., 1731, 2 vol. in-fol.

PARDESSUS (J. M.). Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle, dédiée au roi. Paris, 1828-1845, 6 vol.
— Us et coutumes de la mer, ou collection des usages maritimes des peuples de l'antiquité et du moyen âge. 1847, 2 vol. in-4.
— Cours de droit commercial. 6e édition, publiée par M. Eugène de Rozière, petit-fils de l'auteur. Paris, 1856-1857, 4 vol. in-8.

PARIEU (E. de). Cours de politique.

PARLIAMENTARY history of England from the earliest period to the present time.

PARLIAMENTARY PAPERS.

PASTORET (De). Dissertation sur l'influence des lois rhodiennes, 1784.

PATAILLE et HUGUET. Code international de la propriété industrielle, artistique et littéraire, etc., Paris, 1865.

sigen Regenten nach dessen Rückkehr verbindlich. 1819.

PHILIPPE DECIUS. Consilia.

PHILLIMORE (Sir R.). Commentaries upon international law. London, 1871-1874, 4 vol. in-8. 3e édition. 1879-1885.
— On domicile.

PHILLIPS (W.). A treatise on the law of insurance. Fourth edition, 2 vol. in-8.
— On evidence.

PICOT. Le traité d'extradition.

PIERANTONI (A.). Il progresso del diritto pubblico e delle genti. Modène, 1860.
— Storia degli studi del diritto internazionale in Italia. Modène, 1869.
— Storia del diritto internazionale del secolo XIX. Naples, 1877.
— Gli arbitrati internazionali e il trattato di Washington. Napoli, 1872.
— Trattato di diritto internazionale.
— La riforma del diritto delle genti e l'Instituto di diritto internazionale di Gand. Napoli, 1874.

PIMENTA BUENO (J. A.). Direito internacional privado. Rie de Janeiro, 1863.

PINHEIRO FERREIRA (Le commandeur S.). Cours de droit public interne et externe. Paris, 1830-1838, 3 vol. in-8.
— Commentaires sur le « Précis du droit des gens » de Martens.
— Notes au « Droit des gens » de Vattel. 1835-1836, 3 vol. in-8.
— Supplément au Guide diplomatique de M. le baron Ch. de Martens. Paris, 1837, in-8.

PISTOYE (A. de) et DUVERDY (Ch.). Traité des prises maritimes, dans lequel on a refondu en partie le traité de Valin en l'appropriant à la législation nouvelle. Paris, 1859, 2 vol. in-8.

PITKIN. Civil and political history of the United States.

PLUTARQUE. Aristote.

PODIO (Le chev. Laget de). Nouvelle juricdition des consuls de France à l'étranger, et des devoirs et obligations qu'ont à remplir ces fonctionnaires, ainsi que les armateurs, négociants et navigateurs, 2e édition. Marseille, 1844, 2 vol. in-8.

PŒHLS (Meno). Seerecht.

POLLAK. Principles of contract. 1875.
— The law of partnerships. 1877.
— The land law, 1883.

POLSON (Archer). Principles of the law of nations, with practical notes and supplementary essays on the law of blockade and of contraband of war. London, 1848.

POLYBE. Hist. excerptæ.

PORTALIS. De la guerre considérée dans ses rapports, etc. Compte rendu des séances de l'Académie des sciences morales et politiques.

PORTER MORSE. De l'acquisition de la nationalité aux Etats-Unis. (*Journal du droit international privé*, 1887).

POTHIER. Œuvres annotées et mises en corrélation avec le Code civil et la législation actuelle, par M. Bugnet, 2e édition, conforme à la première. Paris, 1861, 11 vol. in-8.

RAYNAL (G. T.). Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes. Nouvelle édition. Paris, 1820, 10 vol. in-8.

RAYNEVAL (Gérard de). De la liberté des mers. Paris, 1811, 2 vol.

— Institutions du droit de la nature et des gens. Paris, 1832, 2 vol.

RÉAL (De). La science du gouvernement. Paris, 1762-1764. 8 vol. in-4.

REDDIE (J.). Researches historical and critical in maritime international law. 1845, 2 vol.

RÈGLEMENT de navigation et de police applicable au Bas-Danube. Galata, 1887.

RELATORIO da repartiçao dos negocios estrangeiros. Rio de Janeiro, 1867.

RENAULT (L.). Introduction à l'étude du droit international. Paris, 1879, in-8.

— Etude sur l'extradition en Angleterre.

— De la propriété littéraire et artistique au point de vue international. Paris.

— Etude sur les rapports internationaux. La Poste et le Télégraphe.

— La protection des télégraphes sous-marins, (*Revue de droit international,* 1883).

— Répression des délits commis hors du territoire.

RENDU (A.). Codes de la propriété industrielle.

RENOUARD. Traité des faillites.

République française, journal. Paris, 1874.

RESTREPO (Jose Manuel). Historia de la revolucion de la República de Colombia en la America meridional. Besançon, 1858, 4 vol. in-8.

REUS (Conde de). Discurso pronunciado en el Senado durante las sesiones del 10, 11 y 12 del corriente mes y año, defendiendo sus actos como general en jefe del cuerpo del ejercito espedicionario á Méjico y como ministro plenipotenciario cerca de dicha República. Madrid, 14 de deciembre de 1862.

Revue de droit français et étranger. Paris.

Revue de droit international et de législation comparée, publiée par MM. J. M. C. Asser, G. Rolin-Jaequemyns, J. Westlake et A. Rivier, avec la collaboration de plusieurs Jurisconsultes et hommes d'Etat. Gand, 1866-1888.

Revue de la jurisprudence italienne en matière de droit international.

Revue des Deux Mondes.

Revue d'histoire diplomatique. Paris, 1887-88.

Revue étrangère.

Revue pratique du droit français.

RICHELOT. L'association.

RICHTER. Lehrbuch des Kirchenrechts.

RIPLEY. History of the war with Mexico.

RIQUELME (Antonio). Elementos de derecho publico internacional, con esplicacion de todas las reglas que, segun los tratados, estipulaciones, leyes vigentes y costumbres, constituyen el

derecho internacional español. Madrid, 1849, 2 vol. in-8.

RITTER (C.-D.). De fecialibus populi romani. Lipsiæ, 1732, in-4.

RIVA PALACIO y MARTINEZ DE LA TORRE. Memorandum sobre el proceso del archiduque Fernando Maximiliano de Austria.

RIVAROL. Œuvres.

RIVAS. Succession.

RIVIER (A.). La littérature du droit des gens avant Grotius. Bruxelles, 1883.

ROBERTSON (William). Histoire de l'Amérique, traduite de l'anglais par MM. Suard, et Morellet, 4e édition, par M. de la Roquette. Paris, 1828, 4 vol. in-8.

ROBINSON. Reports of cases argued and determined in the high court of admiralty.
— Collectanea maritima. Londres, 1801.

ROCCO. Dell' uso e autorita delle leggi del regno Due Sicilie, ossia trattato di diritto internazionale. Napoli, 1858.

RODIÈRE et PONT. Traité du contrat de mariage.

ROLIN-JAEQUEMYNS (G.). Chronique du droit international.
— Etude complémentaire sur la guerre franco-allemande dans ses rapports avec le droit international. Dans la *Revue de droit international*, etc., publiée à Gand, t. III, 1871.
— De l'étude et du développement de la science du droit international. Bruxelles, 1875.
— Etude de la législation comparée et du droit international. (*Revue de droit international*, 1869.)

ROLIN-JAEQUEMYNS (G.). La question d'Orient. (*Revue de droit international.*)
— Quelques documents relatifs à la question bulgare. (*Ibid.*).

ROSAS (E.). Philosophie de la morale. Collection d'articles publiés dans la *Revue de Colombie,* précédés d'une lettre adressée à plusieurs sociétés savantes, et traduits par Victor Touzet. Saint-Germain-en-Laye, 1870, in-8.

ROS DE CEA. Observaciones.
— Question mexicaine.

ROSE. Cases on bankruptcy.

ROSSI. Droit pénal.
— Archives du droit.

ROTTECK (C.-V.) und WELCKER (C.). Staatslexicon, oder Encyclopædie der Staatswissenschaften. Altona, 1834-1838, 15 vol.

ROUSSEAU (J.-J.). Contrat social.

ROUSSET. Supplément au corps universel diplomatique du droit des gens, etc., avec le cérémonial diplomatique des cours de l'Europe, etc. Amsterdam et la Haye, 1739, 5 vol. in-fol.
— Mémoires sur le rang et la préséance. Amst., 1746.

RUSH. Opinions of the United States attorneys general.

RUTHERFORTH (T.). Institutes of natural law, being the substance of a course of lectures on Grotius, *De jure belli ac pacis.* Second american edition, carefully revised and corrected. Baltimore, 1838, gr. in-8.

RYMER. Fœdera, conventiones, etc., inter reges Angliæ et alios quosdam imperatores, habita

aut tractata (depuis 1101 jusqu'à 1654). Londres, 1701-1717, 20 vol. in-fol.

S

SAALFELD (F.). Handbuch des positiven Völkerrechts. Tub., 1833.

SAINTE-CROIX. Des anciens gouvernements fédératifs et de la législation de Crète. Paris, 1800, in-8.

SAINT-PRIEST (De). Le partage de la Pologne.

SAINT-ROBERT (Chev. de). Le général Rosas et la question de la Plata.

SALDIAS (A.). Historia de la constitucion Argentina. Buenos-Ayres, 1880.

— Historia de Rozas y su época. Buenos-Ayres, 1881-1887. 3 vol. gr. in-8.

SAMMET (J.-G.). Dissertatio de neutralium obligatione et captura navium neutralium. Lips., 1764.

SANCHEZ (P.-L.). Elementos de derecho internacional publico. Madrid, 1866-1877, 2 vol. in-8.

SANTERNA. De mercatura, 1623.

SANTOS (José Ribeiro dos) et BARRETO (José F. de Castilho). Traité du Consulat. Hambourg, 1839, 2 vol. in-8.

SARIPOULOS. Droit des gens pendant la paix et pendant la guerre. Athènes, 1860.

SARMIENTO (D. F.). A discourse.

— Vida de Abram Lincoln, decimo sesto presidente de los Estados Unidos, precedida de una introduccion. Nueva-York, 1866, in-12.

SAVIGNY (F. C. de). Traité de la possession en droit romain. Traduit de l'allemand sur la dernière édition par Ch. Faure d'Audelange, et revu par M. Valette. Paris, 1841, in-8.

— System des heutigen römischen Rechts.

— Geschichte des römischen Rechts im Mittelalter.

— Traité de droit romain, traduit par Guiraud.

SCHAEFFNER. Entwickelung des internationalen Privatrechts.

SCHAUMANN (Ludw.). Die rechtlichen Verhaeltnisse des legitimen Fürsten, des Usurpateurs und des unterjochten Volkes. Cassel, 1820.

SCHERER (H.). Geschichte des Welthandels.

— Der Sundzoll, seine Geschichte, sein jetziger Bestand und seine staatsrechtliche-politische Lösung. Berlin, 1845.

SCHIATARELLA. Organismo e storia del diritto internacionale. Vienne, 1879.

SCHILTER (J.). De jure et statu obsidum. Rudoldstadt, 1664, in-8.

SCHLEGEL (Fred.). Vorlesungen über die neuere Geschichte. Wien., 1811.

— Staatsrecht.

SCHLEUSING. De legatorum inviolabilitate. Lipsiæ, 1690, in-4.

SCHMALZ (Th.). Das europäische Völkerrecht. Berlin, 1817, in-8.

— Le droit des gens européen. Traduit de l'allemand par le comte Léopold de Rohm. Paris, 1823, in-8.

— Annalen der Politik. Berlin, 1809.

tique de la guerre franco-allemande. Paris, 1875.

SOTO (Dominique). De justitia et de jure.

SOURDAT. Traité général de la responsabilité. Paris, 1872, 2 vol. in-8.

SPANOGHE (E.). Dissertatio de lege Rhodia de jactu. Gondav., 1830.

SPARKS (Jared). The diplomatic correspondence of the American Revolution. 1829-1830, in-8.

SPINOSA (B.). Tractatus theologico-politicus. 1670.

STAATSARCHIN.

STAIRS (James, viscount of). The Institutions of the law of Scotland deduced from its originals and collated with the civil and feudal laws and with the customs of neighbouring nations. The fourth edition with commentaries and a supplement by Georges Brodie. Edinburg, 1826.

STARKIE. On evidence.

STATE PAPERS (British and foreign), compiled by E. Hertslet, 1814-1873. London, 64 vol. in-8.

STECK (D.). Essais sur divers sujets de politique et de jurisprudence. 1779, in-8.

— Essais sur quelques sujets intéressants pour l'homme d'État et de lettres. Halle, 1789-1790.

— Versuch über Handel-und Schifffahrtsvertræge. Halle, 1772.

— Essai sur les consuls. Berlin, 1790.

STEPHEN (Serjeant). New commentaries on the laws of England. Sixth edition, by James Stephen. London, 1868, 4 vol. gr. in-8.

STEPMANNUS (Fr. Stypmann). De jure maritimo.

STEWART. Vice-admiralty reports.

STOFFEL (Le colonel baron). Rapports militaires écrits de Berlin, 1866-1870, 3e édition. Paris, 1871, in-8.

STOICESCO. Études sur la naturalisation. Paris, 1876.

STORY (J.). Commentaries on the conflict of laws, foreign and domestic, etc. Sixth edition, carefully revised and considerably enlarged by Isaac F. Redfield. Boston, 1865, gr. in-8.

— Commentaries on the constitution of the United States, etc. Third edition revised, 2 vol. in-8.

STRATEN PONTHOZ (Van der). Budget du Brésil. 3 vol. in-8.

STRAUCH (H.). Zur Interventionslehre.

SUAREZ (F.). Tractatus de legibus et deo legislatore. Lugduni, 1619.

SUMNER. Le duel entre la France et l'Allemagne.

SURLAND. Grundsätze des europ. Seerechts. Hanov., 1750.

— Diss. de jure commerciorum in bello. Goett, 1748.

T

TANCOIGNE. Le guide des chanceliers. 1843, in-8.

TESTA. Droit maritime, trad. française. Paris, 1886.

TETENS (J.-N.). Considérations sur les droits réciproques des

U

URQUHART (D.). La crise. La France devant les quatre grandes puissances. Paris, le 20 septembre 1840, Paris, 1840.
— Succession to the crown of Denmark. London, 1861.
— The Edinburg Review and the Affghan war. London, 1843.
Us et coutumes de la mer. Rouen, 1671, 2 vol. in-8.

V

VALETTE. Explication sommaire du livre premier du code civil.
VALFREY (J.). Histoire du traité de Francfort et de la libération du territoire français. Paris, 1874-75, in-8.
— Histoire de la diplomatie du gouvernement de la défense nationale. Paris, 1872, 3 vol. in-8.
VALIENTE (Porfirio). Réformes dans les îles de Cuba et de Porto Rico, avec une préface par Edouard Laboulaye, Paris, 1869, gr. in-8.
VALIN (René Josué). Traité des prises, ou principes de la jurisprudence française concernant les prises qui se font sur mer, relativement aux dispositions tant de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 que des arrêts du conseil, ordonnances et règlements. La Rochelle, 1763. 2e édition, par V. Bécane. Paris, 1836.
— Commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, avec des notes coordonnant l'ordonnance, le commentaire et le code de commerce. La Rochelle, 1758-60. 2 vol. in-8.
VARNHAGEN (F. A.). Historia general do Brazil. Isto é do descobrimento, colonisaçao, legislaçao e desenvolvimento de este Estado, hoje imperio independente, escripta en presença de muitos documentos authenticos recolhidos nos archivos do Brazil, de Portugal, de Hespanha et da Hollanda. 1854, 2 vol. in-8.
VATTEL (E.). Le droit des gens, ou principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains. Nouvelle édition, par M. Pradier-Fodéré. Paris, 1863, 3 vol. in-8.
VAUCHELLE (H.). Cours d'administration militaire, 4e édition, 1861, 3 vol. in-8.
VEGA (G. de la). Florida del Inca. Madrid, 1723.
VEGA (D. de Garcia de la). Recueil des traités et conventions concernant le royame de Belgique. Bruxelles, 5 vol. in-8.
— Guide pratique des agents politiques du ministère des affaires étrangères. Cérémonial de la cour de Belgique. Bruxelles, 1867, in-8.
VELEZ SARSFIELD (D.). Código civil de la República Argentina. Buenos-Ayres, 1869.
VERA. Introduction à la philosophie de Hégel. Paris, 1864, in-8.
VERGÉ (Ch.). Diplomates et publicistes. Paris, 1856, in-8.
VICTORIA (F.). De jure belli. 1557.
VIDARI. Del rispetto della propriétá privata fra gli Stati in guerra. Pavia, 1867, in-8.

systems of jurisprudence. London, 1858, in-8.

WESTLAKE (John). De la naturalisation et de l'expatriation ou du changement de la nationalité. *Revue de droit international.*

WESTOBY. Législation anglaise.

WHARTON. Conflict of laws.
— Digest of international law. Washington, 1886, 3 vol.

WHEATON (H.). Eléments du droit international, 4e édition. Leipzig, 1864, 2 vol. in-8.
— 8e édition, par M. R. H. Dana, 1866.
— Nouvelle édition, par M. A. Boyd, 1878.
— Histoire des progrès du droit des gens en Europe et en Amérique, etc. Leipzig, 1853, 2 vol. in-8.
— Digest of the law of maritime captures or prizes. 1815.
— Reports. London, 1836, 2 vol. in-8.

WICQUEFORT (Abr. de). L'ambassadeur et ses fonctions. La Haye, 1681.

WILDMAN (Richard). Institutes of international law. London, 1849.

WIRT. Opinions of the United States attorneys general.

WITT (C. de). Histoire de Washington et de la fondation de la République des États-Unis, précédée d'une étude sur Washington par M. Guizot. Nouvelle édition, revue et corrigée. Paris. 1859, in-12.

WOLFF (C. L. B. de). Jus gentium methodo scientifica pertractatum, in quo jus gentium naturale ab eo quod voluntarii, pactitii et consuetudinarii est accurate distinguitur. Halæ Magdeburgæ, 1749.

WOOLSEY. Introduction to the study of international law, 5th edition. London, 1879.

WURM. Staats-Lexicon.

Z

ZELLER. Année historique.

ZENTGRAF (Jean-Joachim). De origine, veritate et obligatione juris gentium.

ZOUCH (R.). Juris et judicii fecialis, seu juris inter gentes et quæstionum de eodem explicatio. Oxford, 1650, in-4.
— Solutio quæstionis veteris et novæ de legati delinquentis judice competente. Oxon., 1667.
— Administratio juris.

SAINT-QUENTIN. — IMPRIMERIE J. MOUREAU ET FILS.


Stanford Law Library
3 6105 062 402 933



